

AGENDA DA INFRAESTRUTURA 2015 - 2018

Propostas para
melhorar o ambiente
de negócios e viabilizar
investimentos



Índice

Editorial	5	Energia Elétrica	24
Relações trabalhistas	9	Recursos hídricos e saneamento	26
Ambiente institucional	11	Telecomunicações	29
Ambiente regulatório	13	Petróleo	31
Agências reguladoras	15	Gás natural	33
Financiamento	17	Rodovias	35
Meio ambiente	18	Hidroviás	37
Licitações públicas	20	Ferrovias	39
Concessões e PPPs	22	Mobilidade urbana	41
		Aeroportos	43
		Portos	45
		Indústria	47
		Exportação de serviços	49
		Investimentos em infraestrutura	50
		Diretoria da Abdib 2014/2017	53

UMA CARTA DE IDEIAS PARA A INFRAESTRUTURA

A infraestrutura é uma das principais plataformas para a promoção do crescimento econômico e do desenvolvimento social, por meio de políticas públicas eficientes, de longo prazo, que tenham, como meta, aumento da competitividade, geração de empregos, proteção e recuperação ambiental, redução de desigualdades sociais e elevação do bem-estar das pessoas.

Setor no qual o tempo se conta em décadas – na formulação, no planejamento, e infelizmente no tempo de implantação de alguns projetos estruturantes –, os investimentos na infraestrutura brasileira ainda requerem um arranque inquestionável, mesmo que os últimos 20 anos tenham sido razoavelmente frutíferos, pois foram adotadas medidas legais, regulatórias e institucionais que resultaram na construção de obras importantes e na expansão de investimentos.

O Brasil pode registrar avanços muito maiores na área de infraestrutura caso os empreendedores e investidores públicos e privados deixem de enfrentar indecisões programáticas, interrupções burocráticas ou ideológicas, e desacelerações financeiras ou orçamentárias.

Desde 2003, o nível de investimento em setores de infraestrutura no país aumentou de 1,5% para 2,6% em relação ao PIB, incluindo as áreas de energia elétrica, transportes, telecomunicações e saneamento básico. Mesmo considerando as conquistas, essa marca já poderia ser muito maior se a locomotiva

brasileira tivesse trafegado numa velocidade compatível à de vizinhos sul-americanos ou de competidores globais. O Brasil avançou, mas outras nações também o fizeram – às vezes, em velocidade maior.

Se o Brasil progride em ritmo menor que o desejável e possível, os atores responsáveis precisam agrupar esforços e saberes na construção do ambiente favorável para o setor de infraestrutura catapultar os indicadores econômicos e sociais brasileiros para padrões similares aos das nações desenvolvidas. O país pode atingir 5,0% do PIB em investimento em infraestrutura em dez anos com programas e decisões adequados. É uma agenda posta diante dos empreendedores, mas, sobretudo, dos diversos planejadores e gestores públicos, dos três níveis de governo.

Um dos caminhos está na elaboração de avaliações, estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e financeira, bem como projetos de engenharia. Essa “estante de estudos e projetos” à disposição dos planejadores e investidores é a plataforma para aumentar o nível de investimentos na infraestrutura, aproveitar de forma complementar os recursos públicos e privados disponíveis e ampliar a carteira de projetos passíveis de concessões, autorizações, parcerias público-privadas e licitações públicas.

Essas etapas preparatórias imprescindíveis podem, inclusive, contar com o conhecimento e a experiência das empresas privadas, desde que os administradores públicos utilizem o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI),

pelo qual a administração pública convida o setor privado a elaborar e a apresentar estudos de viabilidade. Se aproveitados, os trabalhos são reembolsados. Há potencial enorme para concessões em todas as áreas da infraestrutura. Nos governos federal, estaduais e municipais, há centenas de concessões bem-sucedidas que servem como cartão de visitas irrefutável para outras mais. É preciso intensificar esse movimento pró-concessões.

Outras premissas para a expansão da infraestrutura são regulação estável e clara, fontes de financiamento suficientes, agências reguladoras eficientes e independentes e, principalmente, convicção em atrair o setor privado como agente estratégico para expandir redes e sistemas de energia, saneamento básico, transportes e telecomunicações. Como pano de fundo, segurança jurídica, previsibilidade nos prazos e custos e uma visão de longo prazo que permeie todas as decisões, já que os investimentos e contratos ultrapassam mandatos e décadas.

A visão de longo prazo, tanto no planejamento quanto na condução dos negócios, precisa estar presente em cada momento da tomada de decisões. Qualquer mudança regulatória ou econômica altera um fluxo previsto de receitas e despesas que ocorrerá em 20 ou 30 anos, o que passa a ensejar correções para, novamente, equilibrar as finanças dos empreendimentos. Malabarismos, arroubos e rupturas, quando ocorrem, criam uma conta que, no fim, será paga pelo usuário e pela

sociedade. Mais que isso: deixam um rastro de desconfiança. Por isso, a receita mais sustentável para a expansão da oferta e a modicidade tarifária é a previsibilidade e o respeito aos contratos.

Na cartilha da infraestrutura, as soluções são conhecidas e precisam ser praticadas com insistência. Há desafios que precisam ser enfrentados, para o bem do país, mesmo que as posições contrárias sejam históricas e exacerbadas. Um deles é o licenciamento ambiental – um procedimento que deveria ser puramente técnico mas que, em muitas ocasiões, extrapola os princípios e objetivos que lhe deram origem para incorporar demandas alheias aos impactos dos empreendimentos ao ecossistema, por mais justas que sejam. É um debate que o país terá de fazer, pois os custos relativos a compensações “não ambientais”, como construção de instalações esportivas, educacionais, culturais e sanitárias, por exemplo, são incorporadas ao preço da energia elétrica ou de outros serviços de infraestrutura, criando distorções para toda a economia.

Outro debate imprescindível é a construção de hidrelétricas com reservatórios, um tipo de empreendimento que enfrenta aversão por parte de ambientalistas, sobretudo internacionais. Não aproveitar os potenciais hidrelétricos com barragens empurra o país para outras fontes de energia não renováveis e, em muitas ocasiões, reduz a possibilidade de uso dos recursos hídricos para outras atividades, como transporte hidroviário, contenção de cheias, melhor aproveitamento energético e abastecimento de água. É importante

reavaliar a questão, caso a caso, com maturidade e argumentos técnicos. A gestão adequada dos recursos hídricos pode evitar a demasiada dependência das condições climáticas para minimizar a escassez hídrica, por exemplo.

Os constantes e crescentes atrasos na condução de obras de infraestrutura é outro ponto importante a ser discutido em uma agenda de alto nível com mandatários dos três níveis de governo e dos Três Poderes. Esses atrasos tornaram-se um dos maiores problemas para a expansão dos investimentos. Há muitos entraves que abruptamente surgem durante as fases preparatórias ou de construção. Mesmo que haja sinceras intenções por trás das reivindicações, é preciso que haja firmeza e intolerância do Estado brasileiro contra atos que, encobertos pelos princípios da democracia e dos direitos trabalhistas, resultam em destruição de canteiro de obras, ações judiciais porosas e sem fundamentos ou protelações de conveniência obscura.

Por isso, o Estado precisa oferecer maior suporte para obras estratégicas de infraestrutura, principalmente no que tange a segurança física e patrimonial dos empreendimentos em construção. Episódios de vandalismo que ocorreram nos anos recentes em diversas obras aumentaram significativamente a insegurança do investidor e acarretaram em atrasos e custos extras alheios à responsabilidade das empresas. O Brasil foi transformado em um país com muitas obras atrasadas e há um custo intrínseco enorme, mas nem sempre mensurável, perceptível e imediato.

Uma agenda de propostas, por princípio, deve estar em constante atualização. Em primeiro lugar, porque não há a intenção de listar todas as sugestões e os respectivos detalhes de cada uma. Em segundo lugar, porque na infraestrutura, as melhores soluções foram aquelas que resultaram do debate acirrado, porém respeitoso e propositivo, bem como da argumentação incansável e teimosa, porém bem fundamentada e com considerações sólidas. Para uma carta de ideias, o que melhor se espera é um bom acolhimento e uma leitura atenta



RELAÇÕES TRABALHISTAS

Introdução:

O aprimoramento da legislação que rege as relações trabalhistas é fundamental, reduzindo a rigidez das regras atuais e os reflexos negativos sobre a produtividade e ampliando as vagas formais no mercado de trabalho.

Objetivos:

Viabilizar a formalização de contratos mais flexíveis, objeto da livre negociação e adequados às diversas atividades de empreendedores e operadoras de infraestrutura e de indústrias de base, bem como garantir liberdade maior para formalização de acordos coletivos e instituir efetivas políticas de formação e qualificação de trabalhadores.

Propostas:

1. Aprimorar as relações trabalhistas, a exemplo do que vem sendo feito no âmbito do Compromisso Nacional para o Aperfeiçoamento das Condições de Trabalho na Indústria da Construção.
2. Estimular a formalização de acordos coletivos específicos, de forma que possam prevalecer, nas relações de trabalho, as negociações entre empresas e trabalhadores.
3. Desenvolver propostas de aperfeiçoamento da legislação sobre formação e qualificação profissional, inclusive da lei que instituiu o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec), para contemplar as especificidades dos setores de infraestrutura e indústrias de base.
4. Reforçar a legislação com as chamadas Cláusulas Sociais para que os acordos coletivos registrados no Ministério do Trabalho e Emprego, as decisões judiciais que beneficiem trabalhadores e a majoração de encargos trabalhistas ensejem recomposição de preços, evitando-se, dessa forma, questões junto a órgãos controladores, prejuízos aos trabalhadores, eclosão de greves e atrasos em obras. Nesse reforço à legislação atual, busca-se também que os editais de licitação, a exemplo do que ocorre na Petrobras, contemplem de forma sistemática, e não eventual, os avanços da legislação trabalhista.
5. Contribuir para regulamentação da terceirização de serviços, com o objetivo de garantir a segurança jurídica, principalmente por meio da expressa permissão da possibilidade de terceirização de quaisquer atividades das empresas contratantes e da previsão de responsabilidade subsidiária da parte contratante pela inadimplência das obrigações trabalhistas.



AMBIENTE INSTITUCIONAL

Introdução:

Os agentes do mercado de infraestrutura precisam enfrentar um verdadeiro périplo para conduzir obras de infraestrutura, fruto de paralisação repentina de empreendimentos e atrasos em processos administrativos. Cabe ao Estado a liderança na construção de um ambiente institucional estável e previsível à atividade investidora e empreendedora.

Objetivos:

Buscar entendimento e trabalho sincronizados das instituições públicas envolvidas nas variadas etapas do processo de investimento em infraestrutura, com meta de identificar e mitigar fatores de risco que implicam conflitos judiciais e administrativos, interrupção de obras e aumento dos riscos e custos dos empreendimentos.

Propostas:

1. Reformular o papel e as funções de 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. Assegurar ambiente seguro na implantação de obras de infraestrutura, como, por exemplo, usinas de geração de energia e linhas de transmissão, promovendo ações que visem a segurança dos trabalhadores e da obra, evitando assim atos criminosos e de vandalismo.
3. Garantir que atos de vandalismo em empreendimentos de infraestrutura em construção sejam considerados como excludente de responsabilidade.
4. Garantir a observância dos procedimentos e critérios de formação de preços nas licitações, considerando as características dos diferentes regimes de contratação, para reduzir conflitos de interpretação entre instituições públicas de execução, controle, fiscalização e licenciamento, principalmente em obras de grande vulto ou de alta complexidade.
5. Estimular 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. Prever em legislação permanente que a suspensão cautelar de licitação ou da execução de um contrato deverá ser acompanhada de análise de impacto em que tenham sido ponderadas alternativas consideradas viáveis, com a avaliação de custo benefício de cada uma, de modo a indicar que a paralisação é a que melhor atende ao interesse público.
7. Aprimorar a governança corporativa das empresas estatais e de sócios estratégicos, como os fundos de pensão de empresas estatais, para eliminar distorções que inibam a competição.
8. Reduzir a carga tributária incidente sobre os serviços públicos de setores de infraestrutura, considerando impostos, contribuições e taxas federais, estaduais e municipais.
9. Criar um fórum público-privado para discussão e planejamento da infraestrutura para viabilizar os diversos aspectos do planejamento, regulação, financiamento, construção e operação da infraestrutura.

AMBIENTE REGULATÓRIO

Introdução:

Passados 20 anos desde os primeiros passos rumo ao retorno da participação privada nos investimentos em infraestrutura, com a conhecida Lei dos Portos, em 1993, alguns marcos regulatórios, aos poucos, foram sendo alterados ou tornaram-se insuficientes diante das transformações ocorridas nos setores econômicos, demandando a atualização da regulação. Paralelamente, os primeiros contratos de concessão começaram a se aproximar do prazo final, o que requer decisões do regulador para preservar, entre outros aspectos, a continuidade do serviço. Quanto mais estável e previsível for o ambiente regulatório, menos solavancos e volatilidade haverá quando for necessário promover aperfeiçoamentos na regulação.

Objetivos:

Adaptar a regulação dos mercados de infraestrutura, incluindo regulamentação e atos legais subsequentes, para fazer frente aos atuais desafios sociais e econômicos brasileiros, garantindo atratividade, estabilidade, previsibilidade e segurança aos investidores e atendimento de qualidade ao usuário.

Propostas:

1. Articular soluções com os agentes envolvidos para a tomada de decisões necessárias quando do término de contratos de concessão nos mais variados setores de infraestrutura, garantindo um ambiente de estabilidade e de transparência.
2. Garantir o respeito aos contratos em concessões de serviços públicos, principalmente quanto ao cumprimento das cláusulas de reajuste e de revisão tarifárias nos períodos e alíquotas estipulados.
3. Intensificar a interação com os setores de infraestrutura envolvidos quando da necessidade de alteração e/ou esclarecimento do arcabouço regulatório que impacte em investimentos já realizados ou futuros, buscando a estabilidade regulatória e, conseqüentemente, a modicidade tarifária.
4. Defender e garantir realismo tarifário nos serviços de infraestrutura, de forma que os preços dos serviços reflitam o custo real dos mesmos, prevendo, quando necessário e pertinente, mecanismos, instrumentos ou fundos específicos e transparentes para buscar a modicidade tarifária.
5. Adotar valores realistas para o custo de capital dos empreendimentos ofertados para concessão em todos os setores de infraestrutura, estabelecendo valores condizentes com o risco dos projetos para o WACC (custo médio ponderado de capital).
6. Estimular a adoção do regime por incentivo (price cap) para as concessões de infraestrutura, com o objetivo de disseminar a cultura da produtividade na economia.

AGÊNCIAS REGULADORAS



Introdução:

Agências reguladoras independentes e autônomas desempenham papel fundamental na realização de investimentos privados em projetos de infraestrutura na medida em que têm o objetivo de garantir segurança aos investidores, estabilidade de marcos jurídicos e regulatórios e adequada gestão dos contratos. Se, de um lado, há uma quantidade de contratos de concessão cada vez maior a serem gerenciados e fiscalizados pelos reguladores, de outro cresce, também, ano após ano, o número de ações judiciais contestando decisões das agências reguladoras. O excesso de litígios demonstra que a conciliação dos interesses de governos, mercados e consumidores não tem sido bem-sucedida. A solução dos conflitos regulatórios e de direito econômico estão sendo transferidos para o Poder Judiciário, causando insegurança aos investidores, públicos e privados.

Objetivos:

Garantir a autonomia financeira, a independência política e o funcionamento eficaz das agências reguladoras como órgãos de Estado, princípios estes importantes para o equilíbrio entre direitos e deveres dos concessionários, do poder concedente e dos usuários dos serviços, respeitando as diferentes características que cada agência pode ou deve ter, de acordo com os aspectos específicos de cada mercado regulado por elas.

3. Desenvolver propostas para fazer frente ao aumento de ações judiciais sobre questões regulatórias e de direito econômico, como a maior especialização do Poder Judiciário e câmaras arbitrais especializadas em questões regulatórias para a resolução de conflitos em projetos de todos os setores de infraestrutura.
4. Garantir estabilidade nos repasses de recursos orçamentários previstos em lei para as agências reguladoras, de forma que tenham autonomia financeira para capacitar recursos humanos, realizar pesquisas e inventários e fiscalizar contratos e operações dos mercados regulados.

Propostas:

1. Formular uma Lei Geral das Agências Reguladoras.
2. Assegurar, mediante legislação, as competências e funções das agências reguladoras, sem esquecer as especificidades de cada mercado regulado. Aos ministérios cabe a responsabilidade pelas políticas setoriais, diretrizes, plano de outorgas (o que e quando licitar), enquanto as agências devem ser encarregadas da regulação específica, da operacionalização do processo de licitação, celebração de contratos de concessão e fiscalização do setor.
3. Desenvolver propostas para fazer frente ao aumento de ações judiciais sobre questões regulatórias e de direito econômico, como a maior especialização do Poder Judiciário e câmaras arbitrais especializadas em questões regulatórias para a resolução de conflitos em projetos de todos os setores de infraestrutura.
4. Garantir estabilidade nos repasses de recursos orçamentários previstos em lei para as agências reguladoras, de forma que tenham autonomia financeira para capacitar recursos humanos, realizar pesquisas e inventários e fiscalizar contratos e operações dos mercados regulados.
5. Garantir a aplicação do orçamento previsto para as agências reguladoras ou reduzir a carga de contribuições e taxas cobradas dos agentes atuantes nos mercados regulados nos quais haja arrecadação desproporcional, contribuindo para a desoneração tributária e para a modicidade dos serviços e produtos.
6. Criar mecanismos para eliminar vacâncias na recomposição dos cargos de diretoria das agências reguladoras, de forma que a tomada de decisões não seja prejudicada nos mercados regulados.

FINANCIAMENTO

Introdução:

A perspectiva é que os investimentos em infraestrutura cresçam fortemente nos próximos anos, pois há carências sociais e gargalos econômicos que precisam ser superados. Por isso, é fundamental estabelecer alternativas de fontes de financiamento, com prazos e cursos condizentes com a necessidade do investidor, para sustentar os longos períodos de construção e operação dos empreendimentos. A legislação, por meio de regulação ou desoneração tributária, passou a incentivar o financiamento de longo prazo privado, por meio de fundos de investimento em participação e debêntures para projetos de infraestrutura. No entanto, os prazos dos recursos obtidos por meio dessas opções ainda são curtos em comparação aos do BNDES.

Objetivos:

Criar as condições para haver fontes de financiamento diversificadas, em montante e em condições que atendam a diversidade e a necessidade dos projetos de investimentos, reduzindo a dependência dos investidores em relação ao orçamento do BNDES, limitado para as necessidades de todos os setores produtivos.

Propostas:

1. Desenvolver propostas de cunho tributário e regulatório que estimulem o desenvolvimento do mercado de capitais voltado ao financiamento de empreendimentos de infraestrutura, com o fortalecimento do mercado primário e a indução à criação de um mercado secundário de debêntures, estabelecendo, assim, alternativas de financiamento ao BNDES, com prazos e custos similares e competitivos aos do banco de fomento federal.

2. Desenvolver propostas de fortalecimento do setor de seguros no Brasil, aumentando a segurança dos agentes na execução e cumprimento de apólices em casos devidos, mantendo-se as devidas salvaguardas.
3. Instituir as condições necessárias à utilização da modalidade de project finance non-recourse – a exemplo do Programa de Investimento em Logística (PIL) no setor rodoviário – para estruturação de financiamentos de empreendimentos de infraestrutura, desde a fase de construção.
4. Criar mecanismos que permitam bancos internacionais financiar projetos de infraestrutura no Brasil tendo como base o balanço da matriz no exterior, e não as operações locais, muitas vezes limitadas.
5. Permitir a adoção, pelos financiadores, de um sistema de amortização da dívida mais customizado para grandes projetos, o que poderia proporcionar alavancagem mais ampla e deságio maior nas tarifas.
6. Criar fundos específicos ou empresas patrimoniais do Estado utilizando outorgas de concessão, ativos públicos sem uso produtivo, recebíveis tributários em atraso ou fluxos de caixa futuros não comprometidos, venda de direitos de construção como projetos realizados em âmbito municipal, emissão de títulos por consórcio com garantia do governo, fundos soberanos de infraestrutura, entre outras possibilidades.
7. Prever novos mecanismos legais (trusts Fideicomisso, por exemplo) para estruturação de operações de financiamento por entes públicos e privados e outros instrumentos mitigadores de risco, como acordo de empréstimos com lastro em títulos de receitas de concessões.
8. Instituir benefícios fiscais para estimular o mercado de financiamento privado de longo prazo, como isenção fiscal para receitas de juros de títulos de infraestrutura, isenção dos rendimentos auferidos por fundos de infraestrutura, isenção das remessas para pagamentos no exterior e regras flexíveis para dedução de investimentos em ativos da base de cálculo do lucro tributável.
9. Criar o Fundo de Investimento do FAT (FI-FAT) para investimentos em todos os setores, incluindo aqueles não cobertos pelo FI-FGTS, para implantação, ampliação, recuperação e modernização nos setores de infraestrutura, insumos básicos e bens de capital.
10. Aperfeiçoar os mecanismos de garantia nas parcerias público-privadas que dependam de contrapartida corrente do Estado, já que é muito limitada a capacidade atual do poder público de oferecer tais garantias.
11. Garantir a operacionalização efetiva da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores (ABGF) e do Fundo Garantidor de Projetos de Infraestrutura de Grande Vulto (FGIE).
12. Prever possibilidade de garantia de empréstimos ponte pelo governo federal.
13. Desenvolver ações articuladas entre entidades do setor de infraestrutura e indústrias de base (Abdib), setor bancário (Febraban) e mercados financeiro e de capitais (Anbima), destinadas à implementação de medidas para aumentar as fontes de financiamento de longo prazo.

MEIO AMBIENTE



Introdução:

O aumento da eficiência dos processos de licenciamento ambiental é imprescindível para o crescimento do volume de investimentos e negócios nos mercados de infraestrutura e indústrias de base. Mesmo com o fortalecimento da estrutura de órgãos ambientais, o licenciamento ambiental ainda é caracterizado, em muitos casos, por morosidade, elevados custos, complexidade e imprevisibilidade, gerando atrasos e até a inviabilização de empreendimentos.

Objetivos:

Desenvolver um ambiente de previsibilidade para a tramitação dos pedidos de licenças ambientais, com previsibilidade e segurança jurídica, dissociando demandas sociais e políticas locais da análise dos impactos ambientais diretos e indiretos. Paralelamente, garantir, nas fases de planejamento, cronogramas realistas para a implantação dos empreendimentos, de acordo com o histórico de prazo existente para percorrer o trâmite do licenciamento ambiental.

Propostas:

1. Estabelecer, nos editais de licitação de obras públicas ou de leilões de concessões, prazos de execução das obras dos empreendimentos condizentes ao prazo de tramitação médio do processo de licenciamento ambiental, para os casos de leilões e licitações sem licenças ambientais.
2. Aprimorar os mecanismos de gestão do processo de licenciamento ambiental para garantir o cumprimento das regras referentes aos prazos já estipulados em portarias interministeriais, como a Instrução Normativa 184/2008 e a Portaria Interministerial 419/2011, para as diversas fases do licenciamento ambiental, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
3. Regulamentar a Lei Complementar nº 140/11, estabelecendo quais os tipos de empreendimentos que devem ser licenciados por órgãos federais, estaduais ou municipais.
4. Estabelecer hipóteses de dispensa ou métodos simplificados e mais ágeis de licenciamento ambiental para empreendimentos com baixo impacto ao meio ambiente.
5. Aperfeiçoar o artigo 67 da Lei nº 9.605/98, que prevê processo criminal generalizado contra gestores públicos responsáveis por decisões no processo de licenciamento, de forma a garantir punição quando houver infrações às normas ambientais, mas sem causar morosidade, postergação e insegurança na tomada de decisão.
6. Dissociar demandas sociais e políticas locais da análise dos impactos ambientais diretos e indiretos quando do estabelecimento de condicionantes ao empreendimento.
7. Facilitar o diálogo, por meio de câmaras técnicas e setoriais entre os órgãos ambientais e o setor empresarial, para identificar e corrigir entraves ao trâmite eficiente do processo de licenciamento ambiental, buscando a melhoria contínua.
8. Garantir que o processo de licenciamento ambiental contemple as especificidades setoriais, as características dos processos produtivos e não restrinja a concessão de autorizações para pesquisas.
9. Avaliar a possibilidade de haver compartilhamento de custos de implantação das medidas ambientais com o poder público a partir de um determinado valor, quando o empreendimento for de responsabilidade de agente privado e depender ainda de licenciamento ambiental.
10. Ampliar o esforço de informatização, padronização e transparência dos procedimentos inerentes às etapas do processo de licenciamento ambiental, buscando a inclusão de governos federal, estaduais e municipais, por meio de convênios ou outros instrumentos legais.

Introdução:

Aspectos do regime tradicional de licitações públicas, especialmente quando aplicado para contratação de obras estruturantes, de grande vulto ou de alta complexidade, passaram a ser percebidos como ineficientes e insuficientes para garantir contratações de qualidade pelo Estado. Mesmo considerando os avanços promovidos na legislação nos últimos anos, inclusive por meio da instituição do Regime Diferenciado de Contratações (RDC), os procedimentos ainda não garantem a seleção eficaz de licitantes capazes de prestar os serviços ou entregar os objetos contratados, com preços e qualidade esperados.

Objetivos:

Avaliar os instrumentos e mecanismos da Lei de Licitações e do Regime Diferenciado de Contratação (RDC), aperfeiçoando a legislação para que haja, de fato, eficiência, segurança e qualidade nas contratações públicas, de forma a garantir a execução dos contratos.

Propostas:

1. Estabelecer critérios diferenciados para contratação de obras e serviços de engenharia de grande vulto ou alta complexidade e estabelecer diretrizes claras para formulação de estudos de viabilidade de programas e projetos.
2. Visando a dar segurança jurídica à execução de contratos públicos, propõe-se a designação de um órgão específico, a ser instituído pelo Poder Executivo, para promover a gestão unificada dos sistemas referenciais de preços dos empreendimentos de infraestrutura. Objetiva-se que tal órgão, subsidiado por gestores públicos, institutos de pesquisa, órgãos de controle e pela iniciativa privada, seja responsável pela determinação dos critérios adequados de formação de preços, que resultaria em referenciais justos e equilibrados para as contratações de obras pelo poder público.
3. Respeitar as características de determinados regimes, como contratação integrada, empreitada integral e empreitada por preço global, todos eles incompatíveis com sistemas de custos unitários (SICRO e SINAPI).
4. Prever que, nas fiscalizações relativas a contratos nas modalidades empreitada por preço global, empreitada integral e contratação integrada, deverá ser verificada a conformidade do preço global com os parâmetros de mercado para o objeto contratado, considerada inclusive a dimensão geográfica.
5. Modernizar os procedimentos para a elaboração, análise e seleção de projetos, bem como os sistemas de referência para as estimativas de custos.
6. Vedar contratações por menor preço para serviços de arquitetura e engenharia consultiva.
7. Publicar edital de licitação de obras públicas somente após obtenção de licença ambiental prévia e emitir ordem de serviço para início da execução dos serviços somente após obtenção de licença ambiental de instalação.
8. Desenvolver projeto de lei junto ao Poder Executivo para aprimorar os procedimentos sobre desapropriações regidos pelo Decreto-Lei 3.365/41, visando à imissão imediata na posse dos imóveis, de forma a evitar o comprometimento da execução de obras de engenharia, especialmente as de grande porte.
9. Prever, no edital de licitação de obras públicas, cláusula indicando a responsabilidade das partes em relação a promoção, acompanhamento e conclusão dos procedimentos de desapropriação necessários à execução do contrato, inclusive quanto à responsabilidade pelo pagamento de indenizações e demais custos incorridos.
10. Possibilitar que a administração pública direta e indireta utilize a arbitragem e a mediação para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis, inclusive aqueles decorrentes de contratos, convênios ou demais instrumentos de relacionamento com o particular.
11. Vincular o ato à responsabilidade do agente público que venha a determinar, de forma despropositada, a suspensão do certame licitatório ou da execução do contrato.
12. Prever em legislação permanente que a suspensão cautelar de licitação ou da execução de um contrato deverá ser acompanhada de análise de impacto em que tenham sido ponderadas alternativas consideradas viáveis, com a avaliação de custo benefício de cada uma, de modo a indicar que a paralisação é a que melhor atende ao interesse público.
13. Tornar obrigatória a fase de pré-qualificação para as contratações de obras de grande vulto, de forma a permitir que o gestor concentre-se na análise dos aspectos técnicos da licitação e com o objetivo de estabelecer mecanismo mais eficaz de aferir a qualificação de empresas executoras de obras de grande vulto.
14. Tornar obrigatória a garantia de execução de empreendimentos de grande vulto, mediante apresentação de apólice de seguro com valor correspondente a 30% do valor do contrato.
15. Possibilitar a previsão da cláusula "step-in rights" nas apólices de seguro, o que possibilitará a continuidade de execução dos empreendimentos sob responsabilidade do segurador.
16. Incrementar os parâmetros para julgamento da aptidão técnica, financeira e operacional dos licitantes, considerando o porte e a complexidade da obra, para evitar a paralisação dos empreendimentos.
17. Aprimorar as disposições relacionadas a propostas inexequíveis, alterando parâmetros para desclassificação de propostas inviáveis e possibilitando a exigência de seguro adicional para empresas que apresentarem preços significativamente inferiores ao orçado pela administração.
18. Prever, nas licitações promovidas pelo Redime Diferenciado de Contratação (RDC), que não sejam consideradas as propostas com descontos inferiores a 5% do valor da melhor proposta apresentada antes da fase aberta de lances.
19. Aprimorar a Lei 8.666/93 e a Lei 12.462/11 de forma a incentivar, no âmbito desses regimes, a realização de Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI), por meio do qual a administração pública consulta intenções da iniciativa privada para realizações de determinados projetos, a partir de estudos de viabilidade, informações técnicas, projetos ou pareceres.
20. Garantir fluxo de recursos e pagamentos dentro do cronograma físico e financeiro de toda a obra.
21. Possibilitar a antecipação de pagamentos pela administração pública para diminuir o custo financeiro das obras, mediante oferecimento de garantias pelo contratado.

CONCESSÕES E PPPs

Introdução:

O modelo de concessões – incluindo as modalidades administrativa e patrocinada – tem se tornado a principal plataforma para expandir os investimentos em infraestrutura nos últimos anos. Volumes importantes de investimentos foram viabilizados por concessões e parcerias público-privadas, incluindo recursos públicos e privados, isoladamente ou associados. O potencial é ainda maior, os benefícios são muitos. O financiamento fica a cargo da concessionária, responsável pelo investimento e pela operação dos serviços, liberando o orçamento público para áreas sociais. O ativo retorna ao Estado após o período de exploração e o projeto não percorre o demorado trâmite da licitação.

Objetivos:

Expandir o investimento em infraestrutura principalmente por meio do modelo de concessão, incluindo todas as modalidades oferecidas pela legislação, por meio de editais atrativos, regras claras de competição, sinais econômicos adequados e garantias suficientes para o cumprimento dos contratos, bem como garantir que os preços máximos ou mínimos sejam perseguidos por meio da competição promovida nos leilões.

Propostas:

1. Ampliar e combinar o uso do modelo de concessões, autorizações e parcerias público-privadas, com os devidos estudos de viabilidade e projetos de engenharia, para viabilizar empreendimentos de infraestrutura e universalizar o acesso a serviços essenciais.
2. Fortalecer os incentivos para a iniciativa privada realizar estudos de viabilidade de projetos de infraestrutura, por meio de Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI), permitindo a previsão nos editais de vantagem para a empresa autora dos estudos adotados pelo poder público.
3. Simplificar os procedimentos para contratação de consultores de projetos de infraestrutura e redução do nível de detalhamento e, portanto, do tempo necessário para a realização dos estudos essenciais às licitações de projetos de infraestrutura.
4. Possibilitar, na hipótese de o vencedor da licitação não assinar o termo de contrato, que o segundo colocado o faça nas condições da própria proposta dele.
5. Esclarecer as competências de fiscalização dos órgãos de controle de ações nos empreendimentos realizados pelo modelo de concessões que constam no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e são celebrados por Estados, Distrito Federal e Municípios.
6. Explicitar, no edital de concessão, critérios para aferição de propostas inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com o objeto do contrato, admitindo-se a possibilidade de a administração pública exigir reforço de garantia de execução do contrato como condição para a sua assinatura.
7. Garantir que informações de balanços patrimoniais não auditados sejam submetidas à auditoria independente para que as empresas possam participar de leilão de concessão ou de parceria público-privada, de forma a assegurar, ao setor público, a adequada aferição da saúde financeira, da capacidade de endividamento e da liquidez das empresas licitantes.
8. Reforçar o comprometimento do licitante com a consecução do objeto da concessão ou parceria público-privada, estabelecendo como condição para assinatura do contrato a exigência de que o vencedor demonstre já ter obtido recursos para os investimentos necessários para o primeiro ano do projeto.
9. Uniformizar os limites de exigências de garantias para todas as espécies de concessão de serviços, vinculando o disposto no inciso XV do art. 18 da Lei nº 8.987/95 (Lei Geral de Concessões). Isso porque a Lei nº 11.079/04 estabeleceu uma distinção entre os limites exigíveis para as concessões administrativas e para as concessões patrocinadas. Em relação às primeiras, previu a adoção dos limites fixados no art. 56 da Lei nº 8.666/93, de forma que os valores das garantias estariam circunscritos a no máximo 10% do valor do contrato. Diferentemente, para as concessões patrocinadas, estabeleceu que deveria ser observado o disposto no inciso XV do art. 18 da Lei nº 8.987/95, segundo o qual as garantias exigidas para contratos que também envolvessem obras pudessem estar limitadas ao valor dessas obras.
10. Permitir que a modalidade de garantia, dentre as previstas na Lei 8.666/93, seja especificada no edital de licitação de concessões de serviços públicos e parcerias público-privadas. A análise das garantias pelo poder público não é uma tarefa trivial e demanda conhecimento especializado, se consideradas as distintas características das modalidades elencadas na lei supracitada. Normalmente órgãos contratantes não possuem estruturas especializadas para fazer a adequada análise das garantias apresentadas.
11. Simplificar o processo de outorga de transferências ou garantias da União ou de fundos garantidores federais para investimento ou custeio de projetos modelados por Estados e Municípios.
12. Aprimorar a legislação pertinente aos procedimentos de desapropriação, inclusive a partir da transferência a responsabilidade de emissão da Declaração de Utilidade Pública (DUP) da Presidência da República para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a exemplo do que já ocorre no setor elétrico.

Introdução:

O setor elétrico brasileiro enfrenta enorme desafio em função da crescente dependência hidrológica. O cenário é agravado pela expansão da demanda por energia e pelo atraso de projetos de geração e transmissão. Mudanças estruturais e conjunturais desencadearam problemas de liquidez do setor, potencializados pela perda financeira resultante da renovação das concessões. A mitigação desses riscos exige aperfeiçoamento no planejamento energético e na regulação setorial. Esse cenário indica a necessidade urgente de haver interlocução apropriada entre instituições de planejamento e operação do sistema elétrico para garantir, via política energética, a segurança no abastecimento e o aproveitamento de todo o potencial de geração de energia presente no Brasil.

Objetivos:

Garantir as condições apropriadas para viabilizar R\$ 260 bilhões de investimentos até 2022, recursos previstos para aumentar a capacidade de geração de energia em 60 mil MW, ampliar a extensão da malha de transmissão em quase 40 mil quilômetros e a capacidade de transformação em 100 mil MVA, conforme dados do Plano Decenal de Expansão de Energia 2022 da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Reestabelecer as condições de planejamento desejável no setor elétrico, bem como as condições de equilíbrio financeiro e operacional das concessionárias de energia elétrica, por meio de interlocução apropriada com empresas e dentro de princípios de segurança jurídica.

Propostas:

GERAÇÃO DE ENERGIA:

1. Garantir a segurança no suprimento energético por meio do equilíbrio entre oferta e demanda de energia elétrica, do aproveitamento das múltiplas fontes de energia disponíveis e da geração de energia próxima dos centros de carga.
2. Garantir que a segurança energética não seja comprometida pela busca excessiva da modicidade tarifária.
3. Intensificar leilões de energia nova para desenvolver as múltiplas fontes de energia renováveis e não renováveis disponíveis no Brasil, aproveitando a sazonalidade de cada uma das fontes energéticas.
4. Consolidar a realização de leilões regionais ou por fonte de energia elétrica, capturando externalidades positivas intrínsecas às regiões e às fontes.
5. Estabelecer uma política regulatória para induzir investimentos em repotencialização e modernização de ativos de geração de energia, recapacitação de linhas de transmissão e de subestações, com regras de remuneração.

6. Considerar, com sustentabilidade ambiental, a construção de hidrelétricas com reservatórios, para viabilizar o melhor aproveitamento dos recursos hídricos, que podem ser represados para fins energéticos, de irrigação, de abastecimento humano e de controle de cheias.
7. Regulamentar a consulta e estabelecer um critério mais efetivo de envolvimento e compensação para comunidades indígenas afetadas direta ou indiretamente por projetos de geração e transmissão de energia.
8. Reavaliar o Mecanismo de Realocação de Energia (MRE) no contexto da evolução da matriz energética (expansão com usinas a fio da água e eólica), visando mitigar impactos, para as geradoras hidrelétricas, não relacionados ao risco hidrológico.
9. Aprimorar planejamento da geração de energia, aperfeiçoando séries históricas e reduzindo volatilidade de preços.
10. Modernizar regulamentação para incentivar a microgeração distribuída, neutralizando barreiras para a disseminação do fluxo bidirecional e instituindo regras tributárias e financeiras indutoras.
11. Revisar o modelo de remuneração das cotas de energia das hidrelétricas cujas concessões foram renovadas.

TRANSMISSÃO DE ENERGIA:

12. Realizar com urgência e transparência as ações ainda pendentes do processo de renovação de concessões, ocorrido no último trimestre de 2012, tais como: cálculo e pagamento dos valores de indenização dos ativos de transmissão que entraram em operação antes de 2000; regulamentação da forma de requisição e de remuneração dos investimentos necessários em reparos, reforços e melhorias nas instalações.
13. Realizar leilões de sistemas de transmissão de energia após a obtenção da licença prévia quando os projetos forem considerados estratégicos.
14. Garantir a remuneração adequada dos projetos de transmissão visando assegurar a confiabilidade e a qualidade no fornecimento do Sistema Interligado Nacional.

DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA:

15. Assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do setor de distribuição, garantindo remuneração adequada aos investimentos realizados e reconhecendo os riscos da atividade.

16. Restabelecer o equilíbrio estrutural entre despesas e receitas das distribuidoras, contemplando a contratação de energia para o atendimento do mercado e o repasse aos consumidores das despesas extraordinárias não gerenciáveis, por motivos alheios à responsabilidade das distribuidoras.
17. Garantir que a atratividade do negócio e a qualidade do serviço ao consumidor não sejam comprometidas pela busca excessiva da modicidade tarifária.
18. Estabelecer políticas públicas e tarifárias na distribuição de energia para incentivar investimentos em tecnologias e eficiência de maneira sustentável, contemplando enterramento de redes, redes inteligentes e eficiência energética, entre outras.

COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA:

19. Criar mecanismos para ampliar a oferta de energia nova para o mercado livre, com o objetivo de garantir a expansão sustentável desse ambiente de contratação.
20. Fortalecer o mercado livre como forma eficiente do uso da energia, em função da sinalização econômica do preço de curto prazo.
21. Rever metodologia de preços de curto prazo e avaliar a atual utilização do custo marginal de operação (CMO) como referência

para a liquidação de sobras e déficits no mercado de energia elétrica.

LEILÕES DE ENERGIA:

22. Aprimorar o planejamento, a coordenação e a fiscalização de projetos de geração, transmissão e distribuição para assegurar a sincronia no início de operação dos empreendimentos, evitando descasamentos e ônus ao consumidor e ao setor e garantindo o equilíbrio entre oferta e demanda conforme planejado.
23. Estabelecer prazos de construção mais realistas nos leilões de empreendimentos de geração e transmissão de energia elétrica, condizentes com o tempo necessário para percorrer o trâmite do licenciamento ambiental, evitando, por exemplo, leilões de geração hidrelétrica em dezembro.
24. Revisar e manter atualizadas as referências de preços de obras civis, equipamentos, materiais e insumos que suportam o estabelecimento de valores para investimentos e operação nos contratos de concessão de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, garantindo o cálculo mais realista dos investimentos.
25. Realizar os leilões de energia nova no começo de cada ano para que os empreendedores tenham o tempo necessário para cumprir todas as etapas necessárias para a construção dos projetos.

Introdução:

Todos os cenários globais sinalizam como tendência, a ser enfrentada por governos e sociedade, a gestão e o uso eficiente dos recursos hídricos. Em função do aumento populacional, da industrialização e da necessidade crescente por alimentação, sem considerar as mudanças climáticas, os recursos hídricos já são escassos e demandam ações imediatas para prevenir potenciais crises. Segundo a ONU, metade da população mundial enfrentará, já por volta de 2030, uma carência de 40% da necessidade hídrica. Apesar de algumas políticas e ações, o país ainda carece de uma conscientização geral nos níveis governamental e popular, de que a água é um bem escasso e finito.

Objetivos:

No abastecimento humano, a universalização dos serviços de água e esgoto, a gestão adequada dos resíduos sólidos e a recuperação de mananciais, desafios que requerem, em conjunto, investimentos da ordem de R\$ 20 bilhões por ano, ininterruptamente, por 20 anos, conforme dados do Plano Nacional de Saneamento Básico (PlanSab) do Ministério das Cidades, bem como aproveitar recursos públicos e privados e todas as tecnologias disponíveis para máxima eficiência operacional. No abastecimento agrícola e industrial, a obrigatoriedade em reduzir, reciclar e reusar os recursos hídricos, ao mesmo tempo em que o retorno ao meio ambiente ocorra, mitigando riscos inerentes à poluição.

Propostas:

1. Acelerar a implantação da Política Nacional de Recursos Hídricos, potencializando e qualificando a articulação das políticas voltadas aos setores de energia, transporte, irrigação e saneamento básico.
2. Apoiar, com recursos técnicos e orçamentários, os modelos de governança adequada e os titulares dos serviços de saneamento básico na elaboração dos planos locais de saneamento básico (que devem ter metas, soluções e fontes de recursos para a universalização dos serviços) e na implantação de regulação independente e profissional para a prestação dos serviços, conforme estabelecido na lei federal.
3. Apoiar as empresas estaduais e municipais de saneamento básico com dificuldade de contrair financiamentos, através de programas especiais, como, por exemplo, o Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI- FGTS), atrelado a índices de melhoria na gestão.
4. Reduzir, suspender ou eliminar a tributação incidente sobre serviços e sobre a cadeia produtiva do saneamento básico, compensando a atual carga tributária da cobrança de PIS e Cofins de R\$ 2 bilhões por ano, por novos investimentos no setor em valor equivalente.

5. Simplificar os processos para obtenção de financiamento via FGTS e FAT e outros bancos de fomento para empreendimentos de saneamento, irrigação, abastecimento industrial e resíduos sólidos que considerem o reuso da água.
6. Adotar todas as tecnologias disponíveis para minimizar a demanda por recursos hídricos, visando a segurança hídrica, como: redução de perdas físicas, utilização de água pluvial, água de reuso, reciclagem de água para irrigação e indústria, dessalinização e aproveitamento de lodo.

7. Incentivar projetos que visem a redução da poluição dos recursos fluviais.
8. Promover os múltiplos mecanismos e instrumentos de cooperação e parceria, como as PPPs, para materializar os empreendimentos, utilizando recursos públicos e privados, ampliando e melhorando os serviços de água, esgoto, resíduos e recuperação dos mananciais.

9. Adotar políticas públicas que possibilitem a adoção de tarifas sociais para os empreendimentos através de mecanismos, como subsídios por demanda (e não por oferta), benefícios fiscais e utilização de fontes multilaterais em projetos de grande impacto social.
10. Aperfeiçoar a lei de resíduos sólidos (Lei 12.305/10) com destaque ao fim e à erradicação dos lixões, à expansão da coleta seletiva, à reciclagem e ao aproveitamento energético, através da incineração, enviando para os aterros sanitários somente os rejeitos.

11. Modificar a legislação a esclarecer que a prestação de serviços públicos de saneamento básico por entidade que não integre a administração do titular do serviço depende da celebração de contrato de concessão, sendo vedada a disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria ou outros instrumentos de natureza precária.
12. Editar nova portaria pelo Ministério das Cidades para complementar a regulamentação prevista na Portaria 164/2013, a fim de declarar expressamente o entendimento de que concessões sem pagamento de outorga e PPPs não constituem “empreendimentos contratados de forma onerosa”, não aplicando a eles a vedação prevista do Art. 50 da Lei Federal 11.445/07.
13. Editar portaria do Ministério das Cidades para regulamentar as transferências de recursos da União para outros entes federados com o objetivo de viabilizar aportes de recursos em PPPs contratadas por tais entes federados, com fundamento na Lei 12.766/12, similar ao processo já realizado para o setor de mobilidade urbana pelo mesmo ministério.
14. Editar portaria para que os bancos públicos possam aumentar a participação da parcela financiável de contratos de PPP em saneamento básico de 70% para até 95% mediante repasse a um banco privado.



Introdução:

Os investimentos em infraestrutura de telecomunicações devem ser diretamente proporcionais ao aumento da demanda pelos serviços. Para tanto, além do desenvolvimento de novas tecnologias, os instrumentos normativos que regulam a atividade dos serviços precisam oferecer a plataforma legal suficiente para a ampliação do volume de investimentos, necessário para o atendimento dos usuários.

Objetivos:

Aperfeiçoar o ambiente regulatório e de negócios, com vistas a destravar investimentos necessários para a ampliação da oferta e para o aumento da qualidade dos serviços de voz e dados prestados pelas concessionárias.

Propostas:

1. Garantir a utilização dos recursos dos fundos setoriais na busca da universalização do acesso à telefonia móvel e à banda larga em regiões ainda desassistidas no Brasil.
2. Substituir multas excessivas quando da imposição de penas ao término de processos de fiscalização por termos de ajustamento de conduta que tenham como objetivo a alocação de investimentos para a correção de deficiências e o benefício ao usuário.
3. Utilizar com mais intensidade o procedimento de acompanhamento e controle que permitam a correção de possíveis falhas das empresas antes de instaurar um processo punitivo.
4. Promover a segunda fase do leilão de frequências para a tecnologia 4G, na faixa de 700 MHz, para permitir o avanço da cobertura do serviço no país.
5. Estabelecer diretrizes nacionais para direito de passagem, criando balizamento para legislação municipal.
6. Estabelecer regras sobre infraestrutura de telecomunicações em obras públicas e sobre compartilhamento de infraestrutura.
7. Expandir desoneração tributária para projetos de implantação, ampliação e modernização de redes de telecomunicações, a exemplo do Plano Nacional de Banda Larga (PNBL).
8. Aprovar legislação federal que regulamenta a instalação de antenas e outros equipamentos de infraestrutura de telecomunicações móveis, oferecendo regras padronizadas para regular esta operação em todos os municípios brasileiros.

Introdução:

Depois de vários anos sem qualquer leilão de concessão para a oferta de novos campos para prospecção e exploração de petróleo e gás, as agências reguladoras foram autorizadas a fazer novas rodadas de licitação, incluindo o primeiro leilão com oferta de blocos nas áreas do pré-sal, sob o regime de partilha. A exploração das reservas localizadas abaixo da camada de sal, por si só, demandarão dezenas de bilhões em investimentos e muito desenvolvimento tecnológico. Além disso, o país enfrenta desafios adicionais: aprimorar a produtividade na indústria fornecedora de bens e serviços e acelerar o ritmo da produção de petróleo, estagnada há algum tempo.

Objetivos:

Adotar as ações necessárias para viabilizar R\$ 625 bilhões em investimentos em exploração e produção de petróleo e gás natural até 2022, conforme dados do Plano Decenal de Expansão de Energia 2022 da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Garantir e construir a infraestrutura apropriada para aumentar a produção e a oferta de petróleo, incluindo políticas para o desenvolvimento da cadeia nacional de bens e serviços para estes setores e estímulos corretos para o avanço da produção de petróleo nos regimes de concessão e partilha.

Propostas:

1. Eliminar ou tornar transparente subsídio ao preço dos combustíveis e derivados de petróleo, que mina a geração de caixa das empresas, além de afetar negativamente outros setores energéticos substitutos, como o de biocombustíveis.
2. Apoiar a criação de cursos de formação específica para setores da cadeia produtiva do setor de petróleo – a principal barreira para a formação e capacitação dos recursos humanos, para o avanço do desenvolvimento da inovação e da tecnologia e para a ampliação da produção local de bens e equipamentos de elevado valor agregado.
3. Aprimorar, em conjunto com as empresas fornecedoras de bens e serviços de petróleo, os mecanismos da política de conteúdo nacional, com objetivo de oferecer incentivos para o desenvolvimento de uma indústria local competitiva, no lugar de multas e penalidades, e também manter um equilíbrio adequado entre fornecimento local e qualidade técnica disponível.
4. Realizar leilões (nos modelos de concessão e de partilha) de blocos para exploração e produção de óleo e gás natural com mais previsibilidade, com o objetivo de incentivar o aumento de produção.
5. Reavaliar a exigência do operador único no regime de partilha.
6. Criar incentivos para que a concepção e o desenvolvimento dos projetos de engenharia destinados ao segmento de petróleo, gás natural e indústria naval sejam feitos por empresas nacionais, de forma que a especificação de sistemas e equipamentos seja nacional, envolvendo empresas de engenharia nacional de fornecedores de equipamentos já na fase de engenharia básica.
7. Criar regime tributário especial para as indústrias nacionais da cadeia de petróleo, gás e naval, cujo objetivo é beneficiar os fornecedores que não são contemplados pelo Repetro (Regime Aduaneiro Especial de Exportação e Importação de bens destinados à exploração e à produção de petróleo e gás natural), desonerando toda a cadeia dos impostos federais e estaduais, os fornecimentos de bens e serviços destinados à atividade de offshore, alcançando até o elo dos fabricantes de componentes.
8. Criar regulação para exploração em terra de campos de petróleo por pequenas e médias empresas, com redução de royalties, incentivos fiscais e financiamento.

GÁS NATURAL



Introdução:

Após a aprovação de um marco regulatório específico para o setor de gás natural, regulando, sobretudo o transporte do insumo, o Brasil ainda tem o desafio de expandir a rede de gasodutos sob as novas regras. O primeiro gasoduto a ser licitado com a nova legislação terá somente 22 quilômetros de extensão, o que é pouco para um país com as dimensões brasileiras e com a necessidade de levar ao interior o gás natural produzido no litoral.

Objetivos:

Criar as condições necessárias para que sejam realizados R\$ 8 bilhões de investimentos em rede de transporte de gás natural até 2022, conforme dados do Plano Decenal de Expansão de Energia 2022 da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Garantir e construir a infraestrutura apropriada para aumentar a produção e a oferta de petróleo, incluindo políticas para o desenvolvimento da cadeia nacional de bens e serviços para estes setores.

Propostas:

1. Elaborar, em conjunto com o setor empresarial, uma política pública para inserção do gás natural na matriz energética até 2030, com novos gasodutos no país, de forma a aproveitar o aumento esperado na produção nos campos do pré-sal, diminuir a queima do insumo pela falta de infraestrutura de escoamento e reduzir o custo do gás, que guarda relação com o volume do produto transportado e o aumento do número de consumidores.
2. Realizar, de forma contínua, leilões anuais para novas áreas de exploração de gás natural para permitir a entrada de outros ofertantes, inclusive estabelecendo políticas de benefícios fiscais e prazos de concessão ampliados.
3. Oferecer ao setor privado um conjunto de projetos de gasodutos, de acordo com o marco regulatório aprovado e regulamentado, para ampliar o uso do gás natural em diversas áreas e indústrias, especialmente na geração de energia elétrica, e fomentar o desenvolvimento industrial regional.
4. Estabelecer política de concessão de acesso à infraestrutura de gasoduto da Petrobras.
5. Avaliar o estabelecimento, nos leilões de contratação de projetos de energia elétrica, de cotas para a geração térmica proveniente de usinas a gás natural, contribuindo para reduzir incertezas ao desenvolvimento do mercado de gás natural.
6. Reavaliar exigências da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Empresa de Planejamento Energético (EPE) para garantir que o suprimento de gás seja assegurado para um projeto específico de geração de energia, e não para todos os projetos participantes em um mesmo leilão de energia.
7. Viabilizar, através de leilões de energia, o uso do gás natural associado para a geração térmica na base na matriz energética.



RODOVIAS

Introdução:

Nas últimas décadas, iniciativas bem-sucedidas foram introduzidas para melhorar a qualidade das condições das estradas brasileiras. Programas de concessões nos âmbitos federal e estaduais colocaram grandes extensões de estradas entre as melhores do país. Paralelamente, o poder público voltou a reservar orçamento perene para recuperação e manutenção de estradas sob gestão do Estado. Mesmo assim, ainda há uma parcela expressiva de vias carentes de investimento e com condições inadequadas.

Objetivos:

Adotar as medidas necessárias para garantir a realização de R\$ 42 bilhões – R\$ 23,5 bilhões nos primeiros cinco anos – do programa de concessões de rodovias nos próximos anos, conforme dados do Plano de Investimento em Logística (PIL) do governo federal, e instituir ações administrativas suficientes para que os recursos públicos autorizados para investimentos e obras sejam efetivamente cumpridos e gastos, já que, entre 2002 e 2013,

apenas 60% de cerca de R\$ 100 bilhões autorizados foram efetivamente pagos. Ampliar o uso do modelo de concessões, incluindo as parcerias público-privadas, no sistema rodoviário e garantir orçamento público para obras em estradas sob gestão do Estado.

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 prazo maior.
2. Ampliar o programa de concessões rodoviárias, inclusive com a possibilidade de aplicar o modelo de parcerias público-privadas em trechos sem tráfego suficiente.
3. Garantir, para as futuras concessões de rodovias, as mesmas condições de financiamento estabelecidas no Programa de Investimento em Logística (PIL).
4. Incentivar Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI) para subsidiar a expansão do programa de concessões e parcerias público-privadas para investimento em rodovias.

HIDROVIAS



Introdução:

Segundo o Plano Hidroviário Estratégico, desenvolvido pelo governo federal, o Brasil possui uma extensa rede de rios, com aproximadamente 63.000 quilômetros de extensão. Apesar da ampla extensão dos rios brasileiros, apenas cerca de 21.000 quilômetros são considerados navegáveis atualmente. Em 2012, houve navegação comercial em apenas 6.500 quilômetros. O transporte de cargas e de passageiros anual é considerado discreto: na distribuição atual do transporte de carga entre modais, o transporte hidroviário interior representa cerca de 5%, frente a 30% do transporte ferroviário e 52% do rodoviário.

Objetivos:

Considerando o Plano Hidroviário Estratégico, empreender ações para desenvolver o transporte hidroviário interior de forma a ampliar as alternativas de escoamento da produção, contribuindo para uma redução dos custos logísticos e apoiando o desenvolvimento sustentável da economia do país.

Propostas:

1. Desenvolver agenda para avaliar a viabilidade de investimentos em infraestrutura hidroviária, visando a atrair a atenção da iniciativa privada para o desenvolvimento do transporte hidroviário.
2. Identificar, no âmbito do Plano Hidroviário Estratégico, os gargalos que podem ser superados por meio de ações integradas e com a experiência da iniciativa privada.
3. Incentivar Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI) que tenham por objeto projetos de parcerias público-privadas para investimento em manutenção e operação de hidrovias e eclusas.
4. Garantir que investimentos em construção e operação de sistemas de transposição de desnível não tenham impacto nas tarifas de quaisquer atividades relacionadas com o barramento dos respectivos cursos d'água, notadamente as cobradas pelo fornecimento da energia elétrica.
5. Assegurar que a implantação, parcial ou total, de qualquer sistema de transposição de desnível não imponha atrasos ao início da geração dos aproveitamentos hidrelétricos contíguos.

FERROVIAS

Introdução:

Desde o início do processo de retorno da iniciativa privada à operação ferroviária, no fim da década de 1990, houve aportes de investimentos que somam, no total, R\$ 50 bilhões no período. Além disso, mais de R\$ 20 bilhões foram arrecadados pela administração pública na forma de pagamento de outorgas e impostos. Os trens passaram a transportar 25% das cargas nacionais, contra 15% antes. No entanto, é preciso expandir tanto a infraestrutura quanto a participação do modal ferroviário o transporte ferroviário de cargas e passageiros.

Objetivos:

Adotar as medidas necessárias para garantir a realização de R\$ 91 bilhões – R\$ 56 bilhões nos primeiros cinco anos – do programa de concessões de ferrovias nos próximos anos, conforme dados do Plano de Investimento em Logística (PIL) do governo federal. Estabelecer o planejamento, as políticas públicas e a regulação adequados para expandir a malha férrea no Brasil, de forma a atrair investimentos, tanto para a ampliação da infraestrutura quanto para a modernização e manutenção de máquinas e equipamentos.

Propostas:

1. Buscar as soluções para viabilizar a subconcessão do trecho ferroviário Lucas do Rio Verde (MT) – Campinorte (GO).
2. Concluir os contratos de operação, as condições de financiamento e as garantias de pagamento da Valec aos subconcessionários para os seis trechos ferroviários do Programa de Investimento em Logística (PIL).
3. Acompanhar o processo de realização de estudos por meio de Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMI) para os seis trechos ferroviários do Programa de Investimento em Logística (PIL).



MOBILIDADE URBANA

Introdução:

Nas grandes cidades, a mobilidade urbana está prejudicada severamente pelo excesso de transporte individual e a falta de sistemas de trens, metrô e mon trilhos em extensão suficiente. Há projetos na iminência de inauguração, catalisados pelos grandes eventos esportivos que o Brasil ganhou o direito de sediar, mas ainda é preciso avançar, de forma mais acelerada e intensa, na oferta de transporte de passageiros por este modal. A lei federal 12.587/2012 já aborda o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade. Ela determina que municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana, compatíveis com os respectivos planos diretores, até janeiro de 2015. Caso contrário, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência legal.

Objetivos:

Instituir gestão e medidas suficientes para garantir que os R\$ 37 bilhões de recursos públicos federais (financiamentos ou a fundo perdido), conforme dados do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Mobilidade Urbana) apresentados em 2012, sejam efetivamente aplicados em mais de 40 obras de mobilidade urbana selecionadas. Paralelamente, lançar um novo plano de longo prazo, com forte apoio de investidores privados, para viabilizar novos projetos de transporte metroferroviário e mobilidade urbana, aproveitando as modalidades de concessão e PPPs.

Propostas:

1. Conjuguar as competências técnicas e os recursos orçamentários dos governos federal, estaduais e municipais para promover as ações necessárias com o objetivo de expandir a infraestrutura e a oferta de transporte metroferroviário de grande capacidade nas capitais e grandes cidades brasileiras, aproveitando recursos públicos e privados disponíveis, sobretudo via modelo de concessão e parceria público-privadas.
2. Viabilizar parcerias público-privadas em estados e municípios com menor capacidade de financiamento de longo prazo, pelo governo federal, sobretudo por meio da Agência Brasileira de Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).
3. Aplicar recursos e esforços na elaboração de estudos e projetos para viabilizar o investimento em transporte de passageiros, como trens regionais de média e longa distância, metrô, trens urbanos, mon trilhos e veículos leves sob trilhos (VLT).
4. Apoiar, com recursos técnicos e orçamentários, os titulares dos serviços de transporte coletivo na elaboração de planos locais de mobilidade urbana que tenham metas, soluções e fontes de recursos para ordenar e ampliar a infraestrutura e oferta de transporte coletivo, já que lei federal determina que todos os municípios acima de 20 mil habitantes devem contar com tais planos até janeiro de 2015.



AEROPORTOS

Introdução:

Nos últimos três anos, seis concessões foram realizadas para a iniciativa privada no setor aeroportuário, com uma expansão do volume de investimentos aplicados. Depois de um período de expansão da demanda e de muito desconforto, a operação aeroportuária começou a melhorar e inaugurações de novos terminais e equipamentos devem elevar o padrão de eficiência. Mas ainda há aperfeiçoamentos e importantes decisões a serem efetivadas.

Objetivo:

Expandir a capacidade de movimentação de cargas e passageiros em aeroportos brasileiros, buscando indicadores de excelência compatíveis com os melhores terminais do mundo, oferecendo infraestrutura ampla e eficiente e condições adequadas para os usuários da infraestrutura, tanto passageiros quanto empresas de transporte aéreo, reduzindo tempo de espera para embarque e desembarque. Garantir segurança jurídica e estabilidade regulatória para a efetivação de R\$ 26 bilhões em investimentos pactuados nos contratos já assinados de seis concessões aeroportuárias e instituir ações necessárias para investir R\$ 7,3 bilhões em 270 aeroportos regionais nos próximos dez anos, conforme dados do Plano de Investimento em Logística (PIL) do governo federal.

Propostas:

1. Ampliar o número de aeroportos operados pela iniciativa privada, de forma que a operação e a administração dos aeroportos sejam regidas por contratos com metas de investimento e de qualidade dos serviços prestados, obrigações e penalidades, com fiscalização técnica e independente realizada por agência reguladora.
2. Elaborar plano de outorga para a exploração dos aeroportos, com indicação clara de quais serão concedidos à iniciativa privada, e em que prazos serão feitas as respectivas licitações.
3. Consolidar o marco regulatório.
4. Garantir a aplicação dos recursos públicos alocados em fundos e em orçamento para expandir, modernizar e adequar os aeroportos sob gestão do Estado às exigências técnicas, de segurança e mercadológicas, compatíveis com a operação das empresas aéreas e usuários.
5. Executar as ações e diretrizes previstas no plano de aviação regional, de acordo com as bases apresentadas à sociedade em dezembro de 2012, com participação das concessionárias privadas e com planejamento integrado entre todos os entes da Federação.



Introdução:

Os portos são porta de entrada e saída da maior parte das mercadorias da pauta de comércio exterior do Brasil e o país tem urgência em modernizar e expandir a infraestrutura e melhorar a eficiência dos indicadores em todo o processo de movimentação de cargas. Em 2013, um passo importante foi dado nesse sentido, com a aprovação de uma medida que devolve ao setor privado a possibilidade de construir novos terminais portuários fora da área dos portos públicos. Há, na agenda setorial, outros aperfeiçoamentos e importantes decisões, como concluir o processo de ajustes regulatórios para contratos vencidos ou prestes a vencer e melhorar regras de gestão de mão de obra.

Objetivo:

Objetivo: Adotar ações administrativas e regulatórias necessárias e suficientes para garantir, nos próximos dez anos, a aplicação de R\$ 20 bilhões do plano de concessões e arrendamentos e outros R\$ 30 bilhões adicionais em terminais de uso privado, conforme estimativas do Plano de Investimento em Logística (PIL) do governo federal. Expandir a capacidade de movimentação de cargas portos brasileiros, buscando indicadores de excelência compatíveis com os melhores terminais do

mundo, oferecendo infraestrutura eficiente e condições adequadas para os usuários da infraestrutura, reduzindo tempo de espera para atracação de navios e embarque de cargas e, sobretudo, evitar conflitos judiciais durante o processo de modernização e aperfeiçoamento da regulação.

Propostas:

1. Definir o plano de outorgas indicando locais disponíveis para a construção, sob o modelo de concessão ou arrendamento, de novos portos públicos.
2. Estabelecer o critério de maior outorga para arrendamentos de novas áreas dentro dos portos públicos.
3. Definir a nova poligonal dos portos organizados.
4. Estabelecer regras de transição dos contratos vincendos de arrendamento com concessionários portuários privados, evitando conflitos judiciais, garantindo continuidade das operações portuárias e reforçando a sensação de segurança jurídica propícia e necessária para expansão dos investimentos.
5. Garantir a segurança jurídica na celebração dos contratos de adesão.
6. Rever as regras de contratação de mão de obra portuária nos terminais arrendatários com intuito de oferecer liberdade de contratação com vínculo empregatício, assegurar a multifuncionalidade sem diferenciar por categorias profissionais, no intuito de melhorar a competitividade e a produtividade em comparação a índices internacionais.
7. Instituir um novo modelo de dragagem, transferindo para o setor privado (através de concessão, PPP, PMI dentre outros modelos que possam ser aplicados), a responsabilidade de contratar e realizar os serviços e manter o calado em profundidade adequada, incluindo, onde couber, a compra de dragas e outros equipamentos necessários dentro do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).
8. Definir parâmetros para a implantação de sistemas de gestão e controle de tráfego marítimo (VTMS - Vessels Traffic Management System) nos terminais e portos brasileiros, a critério dos operadores.
9. Aperfeiçoar a integração dos sistemas de concentração de dados e de informações portuárias do programa Porto sem Papel entre as instituições públicas restantes.

Introdução:

A indústria de transformação segue enfrentando problemas de competitividade e perdendo participação no PIB. Os problemas incluem elevados custos relacionados a tributação e contratação de mão de obra, precariedade da infraestrutura, custo da energia elétrica e qualificação dos recursos humanos. Os custos extras de produzir no Brasil impactam ainda mais a indústria de bens de capital sob encomenda, cujas características de produção incluem longos processos de fabricação de bens, mão de obra extremamente qualificada e capital de giro maior que outros setores.

Objetivo:

Promover políticas setoriais e macroeconômicas que devolvam competitividade às indústrias de bens de capital, incluindo uma política de devolução acelerada da totalidade dos créditos acumulados de impostos federais e estaduais.

Propostas:

1. Estabelecer políticas de conteúdo nacional para setores estratégicos, cujo componente tecnológico ainda não seja dominado pela indústria brasileira ou para proteção contra concorrência abusiva, com prazos e objetivos pré-determinados, considerando sempre o aumento da competitividade, da produtividade e da inovação no parque industrial.
2. Desenvolver programa de renovação do parque industrial.
3. Realizar estudo para análise e definição de lacunas de fornecedores de matérias primas e tecnologias essenciais, visando programa para adensar cadeia de valor dos projetos de infraestrutura.
4. Estabelecer política regulatória capaz de induzir investimentos e projetos na área de eficiência energética e automação do parque fabril.
5. Definir critérios e prazos mais curtos de ressarcimento de créditos tributários federais e estaduais, incluindo utilização de créditos para pagamento de quaisquer tributos e contribuições previdenciárias.
6. Reestabelecer alíquota de 3% para o Reintegra.
7. Estabelecer margem de preferência de até 25% em compras governamentais para bens de capital em concorrências internacionais, com critério e prazos determinados.
8. Permitir a depreciação integral, para fins de imposto de renda, para a compra de bens de capital nacionais.
9. Reduzir a carga tributária (ICMS, IPI, ISS, PIS e Cofins) para equipamentos e serviços destinados a implantação de projetos de infraestrutura, considerando toda a cadeia produtiva e não apenas o produto final, para evitar acúmulo de créditos.
10. Identificar oportunidades e estimular o desenvolvimento de equipamentos, sistemas complexos e serviços de valor agregado para a indústria fornecedora de bens para a infraestrutura.
11. Desenvolver e executar um programa para propiciar a retomada imediata da atividade do setor sucroalcooleiro, incluindo fornecedores de bens e serviços para este mercado.

EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS

Introdução:

O processo de internacionalização de empresas brasileiras precisa ocorrer em um ambiente estável e favorável, caracterizado por políticas de promoção e de proteção de investimentos no exterior. A presença limitada de empresas brasileiras em concorrências internacionais prejudica o crescimento dos empreendedores nacionais e de toda a cadeia de fornecedores de bens e serviços que atende estas empresas exportadoras. Entre as 225 maiores empresas exportadoras de serviços de engenharia, o Brasil ocupa, em média, apenas 1% da exportação total desde a década de 1990.

Objetivo:

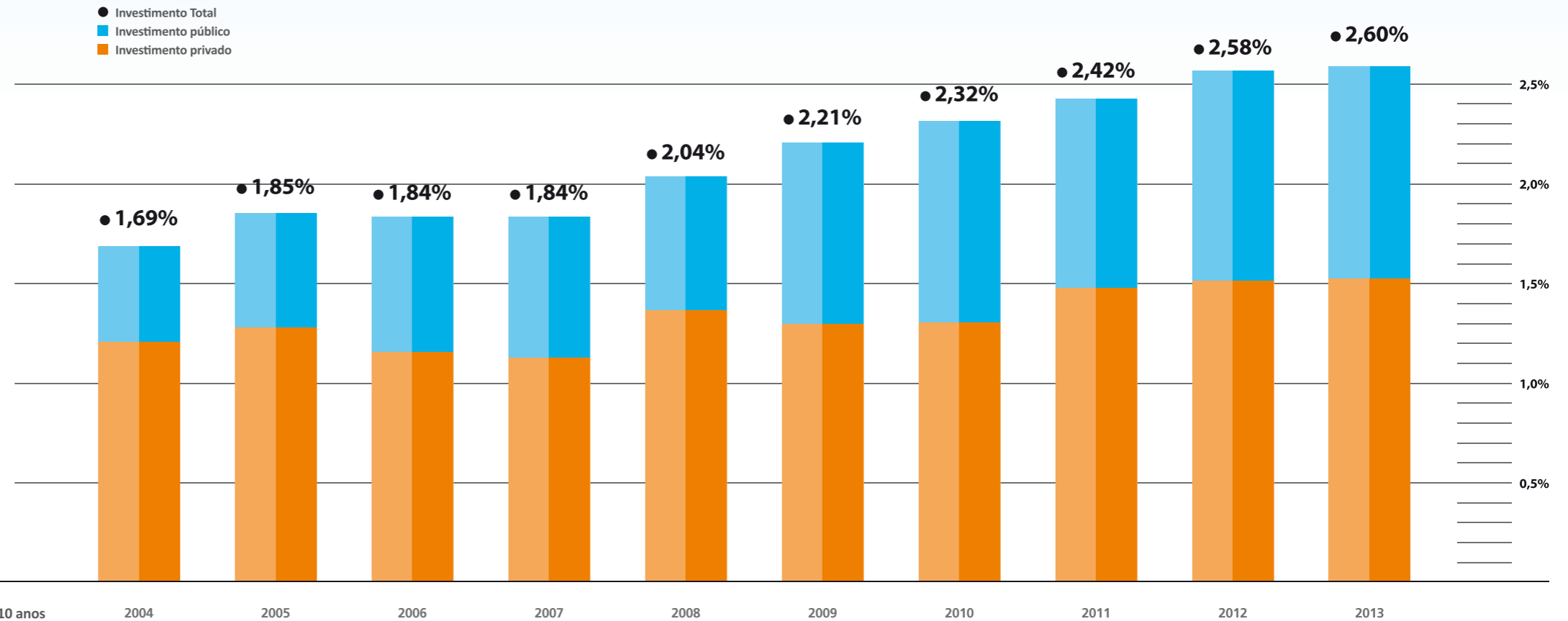
Incentivar e executar políticas que estimulem e favoreçam a exportações de serviços de engenharia e de bens de capital, fortalecendo uma cultura de fomento à atuação de empresas brasileiras no exterior, bem como adequando as legislações tributária e trabalhista, para que seja criada uma plataforma que favoreça a exportação de serviços e de bens de capital.

Propostas:

1. Retomar a agenda de financiamento para a África, inclusive a partir das propostas de políticas desenvolvidas pelo Grupo Técnico de Estudos Estratégicos de Comércio Exterior (GTEX), instituído no âmbito da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX).
2. Ampliar linhas de financiamentos de forma complementar ou substituta aos desembolsos do BNDES.
3. Modernizar e aperfeiçoamento as linhas de Compensação de Créditos Recíprocos (CCR).
4. Implementar instrumentos de seguro de crédito e garantias para investimentos no exterior.
5. Ampliar a atuação do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), de modo a oferecer seguro e garantias contra risco político (restrições à repatriação de capital e à remessa de lucros, expropriação, distúrbios causados por guerras ou outros de natureza política) nas operações de investimento direto no exterior.
6. Modernizar a legislação brasileira de forma a eliminar a extraterritorialidade da legislação brasileira no caso de funcionários de empresa transferidos para subsidiárias no exterior ou contratados por empresas do mesmo grupo econômico para prestar serviços em outros países. Esclarecer critérios de tributação em situações de retorno de equipamentos do exterior.
7. Ampliar o apoio da diplomacia brasileira na defesa dos interesses de empresas investidoras brasileiras junto aos governos dos países de destino dos serviços.
8. Apoiar a operação e funcionamento do banco de desenvolvimento criado pelos países que formam os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) para financiar projetos de infraestrutura e servir como fundo garantidor para a exportação de bens e serviços de infraestrutura nos países emergentes.

O INVESTIMENTO NA INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Quando o assunto é infraestrutura, o Brasil tem muita lição de casa para fazer. No último relatório do World Economic Forum, instância global de debates que reúne empresários e governantes, o país alcança a 114ª posição entre 148 países nesse item. Está longe do ideal, mas já foi pior. Desde 2004, o volume de investimento em setores de infraestrutura no país aumentou de 1,7% para 2,6% em relação ao PIB, incluindo as áreas de energia elétrica, transportes, telecomunicações e saneamento básico. A Abdib defende que, nos próximos dez anos, o Brasil adote os programas adequados e tome as decisões corretas para elevar esse indicador para 5,0% do PIB, melhorando as condições de bem-estar do cidadão e de competitividade para as empresas. Para isso, será preciso reunir os esforços e a capacidade total de investimento disponível dos agentes públicos e privados.



Total de investimento (% em relação ao PIB) público e privado em infraestrutura, nos últimos 10 anos

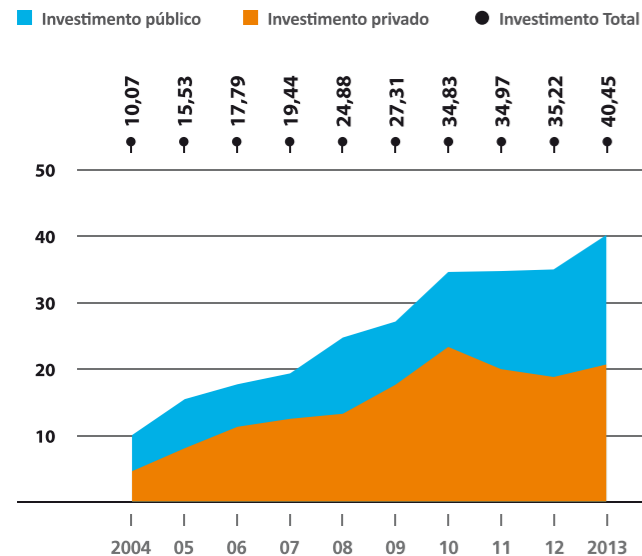
O investimento privado ganhou espaço e ajudou a impulsionar a oferta e o atendimento em alguns setores...

...exceto no saneamento básico, mercado no qual a participação privada é mínima e as carências são gigantescas

TRANSPORTES



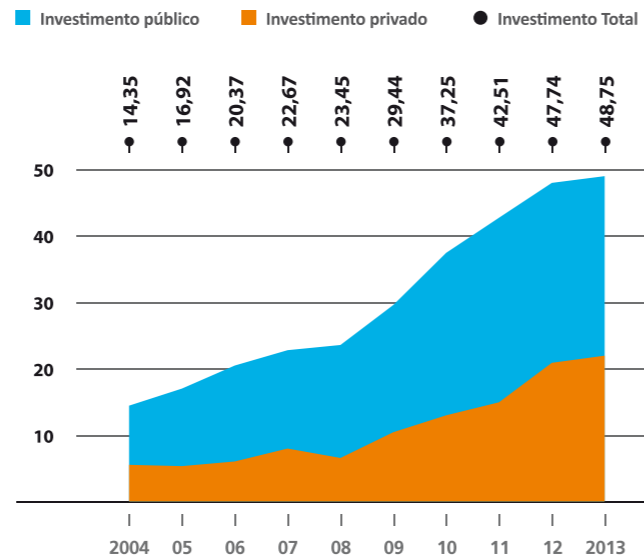
Valores aplicados em R\$ bilhões (atualizados a preços de 2013)



ENERGIA ELÉTRICA



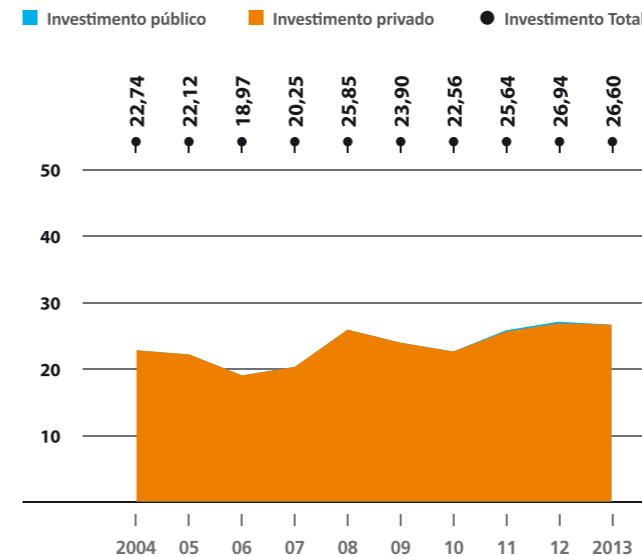
Valores aplicados em R\$ bilhões (atualizados a preços de 2013)



TELECOMUNICAÇÕES



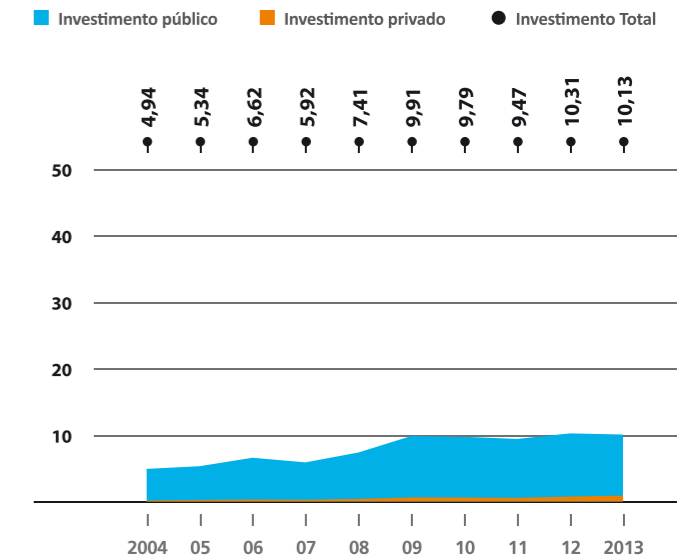
Valores aplicados em R\$ bilhões (atualizados a preços de 2013)



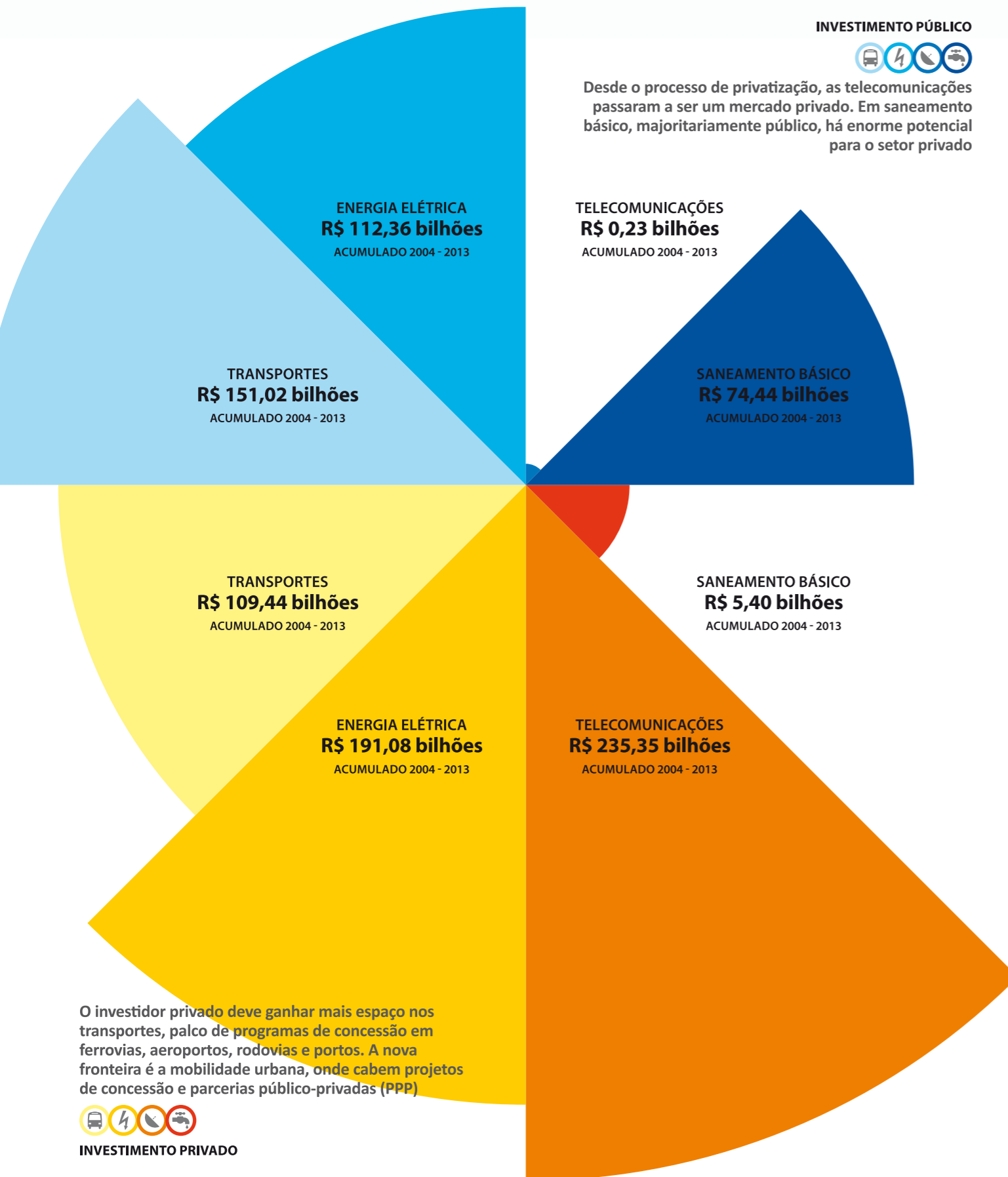
SANEAMENTO BÁSICO



Valores aplicados em R\$ bilhões (atualizados a preços de 2013)



Total de investimento realizado nos últimos dez anos (2004-2013)



Diretoria da ABDIB 2014/2017

Conselho de Administração

PRESIDENTE

WILSON P. FERREIRA JUNIOR • CPFL

VICE-PRESIDENTE

GILBERTO PERALTA • GE

ANDRÉ LOPES DE ARAUJO • Shell
 ANTONIO CARLOS VALENTE DA SILVA • Telefônica
 BENEDICTO BARBOSA DA SILVA JUNIOR • Odebrecht Infraestrutura
 BRITALDO SOARES • Aes Eletropaulo
 CRISTIANO KOK • Engevix
 GILSON GALVÃO KRAUSE • Promon
 HARRY SCHMELZER JUNIOR • WEG
 JOÃO RICARDO AULER • Camargo Correa
 JOSÉ ADELMARIO PINHEIRO FILHO • OAS
 MARCOS CARDOSO COSTA • Alstom
 MARCOS DE QUEIROZ GALVÃO • Grupo Queiroz Galvão
 MAURICIO STOLLE BÁHR • IPR-GDF Suez Brasil
 MURILO PINTO DE OLIVEIRA FERREIRA • Vale
 OTÁVIO MARQUES DE AZEVEDO • Andrade Gutierrez
 PAULO ROBERTO DE GODOY PEREIRA • Alupar
 PAULO STARK • Siemens
 RENATO ALVES VALE • CCR
 ROBSON BRAGA DE ANDRADE • Orteng

PRESIDENTE EXECUTIVO

RODOLPHO TOURINHO NETO

VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

RALPH LIMA TERRA

Conselho Consultivo

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPIRITO SANTO • Itau Bba
 AMÉRICO NUNES • ABB
 ALEXANDRE PORTO GADELHA • Nuclep
 ANTONIO E. F. MULLER • Aem Engenharia
 AUGUSTO RIBEIRO DE MENDONÇA NETO • Toyo-Setal Engenharia
 BENJAMIN SICSU • Samsung
 CARLO ALBERTO BOTTARELLI • Triunfo
 CARLOS EDUARDO DE FREITAS BRÉSCIA • Comgas
 DARIO DE QUEIROZ GALVÃO FILHO • Galvão Engenharia
 FABIO CAVALCANTI CALDAS • Shell
 FLAVIO MARQUES LISBÔA CAMPOS • Leme Engenharia
 GUSTAVO BARRETO • Andrade Gutierrez
 GUSTAVO ROCHA • Invepar
 HENRIQUE ZUPPARDO • Megatranz
 INGO PLÖGER • Aliança
 JORGE LUIZ CANABARRO MENEGASSI • Ernst & Young
 JORGE NEMR • Leite, Tosto e Barros Advogados
 JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA FILHO • Arteris
 JOSÉ EDUARDO FRASCÁ POYARES JARDIM • Intech
 JOSÉ LUIS MENGHINI • Impsa
 JOSÉ ROBERTO MENDES DA SILVA • Bardella
 LAURO CELIDÔNIO NETO • Mattos Filho Advogados
 LUIS CARLOS BORBA • Toshiba
 LUIZ RONALDO CHERULLI • Queiroz Galvão
 MARCOS BLUMER • Voith Hydro
 MAURICIO ETSUO ENDO • KPMG
 NELSON LUIZ CARLINI • Logz
 NEWTON DE LIMA AZEVEDO JUNIOR • Foz do Brasil
 OTÁVIO CASSOU MAIA • Pricewaterhousecoopers
 PATRICIA PRADAL • Chevron Brasil
 REYNALDO PASSANEZI • Cteep
 RICARDO P. BACKHEUSER JUNIOR • Carioca Christiani-Nielsen
 RICARDO ANTONIO MELLO CASTANHEIRA • CCR
 ROGERIO DE PAULA TAVARES • Caixa Econômica Federal
 SALIM TAUFIC SCHAHIN • Schahin
 SERGIO PARADA • Andritz Hydro
 SIDNEY LIMA • Mendes Junior
 SOLANGE PINTO RIBEIRO • Neoenergia
 VENILTON TADINI • Fator



**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

AGENDA DA INFRAESTRUTURA 2015 – 2018