



AGENDA DE PROPOSTAS PARA A INFRAESTRUTURA 2018



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
--------------	---

1	UMA POLÍTICA MACROECONÔMICA VOLTADA PARA O DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO E CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL	8
----------	---	----------

1.1	ESTABILIDADE E RETOMADA DO CRESCIMENTO	10
1.2	AJUSTE FISCAL	11
1.3	REFORMA DA PREVIDÊNCIA	13
1.4	REFORMA TRIBUTÁRIA	15
1.5	SECURITIZAÇÃO DA DÍVIDA TRIBUTÁRIA	17
1.6	REFORMA DO ESTADO	18
1.7	DIRETRIZES PARA RETOMADA DA INDÚSTRIA	20

2	PROPOSTAS MATRICIAIS	22
----------	-----------------------------	-----------

2.1	PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO	24
2.2	SEGURANÇA JURÍDICA	26
2.3	ESTUDOS E PROJETOS	28
2.4	AGÊNCIAS REGULADORAS	29
2.5	FINANCIAMENTO E GARANTIAS	30
2.6	MEIO AMBIENTE	32
2.7	CONTRATAÇÃO PÚBLICA	35
2.8	DESAPROPRIAÇÕES	37
2.9	CONCESSÕES	38
2.10	RELAÇÕES INTERNACIONAIS	41



3

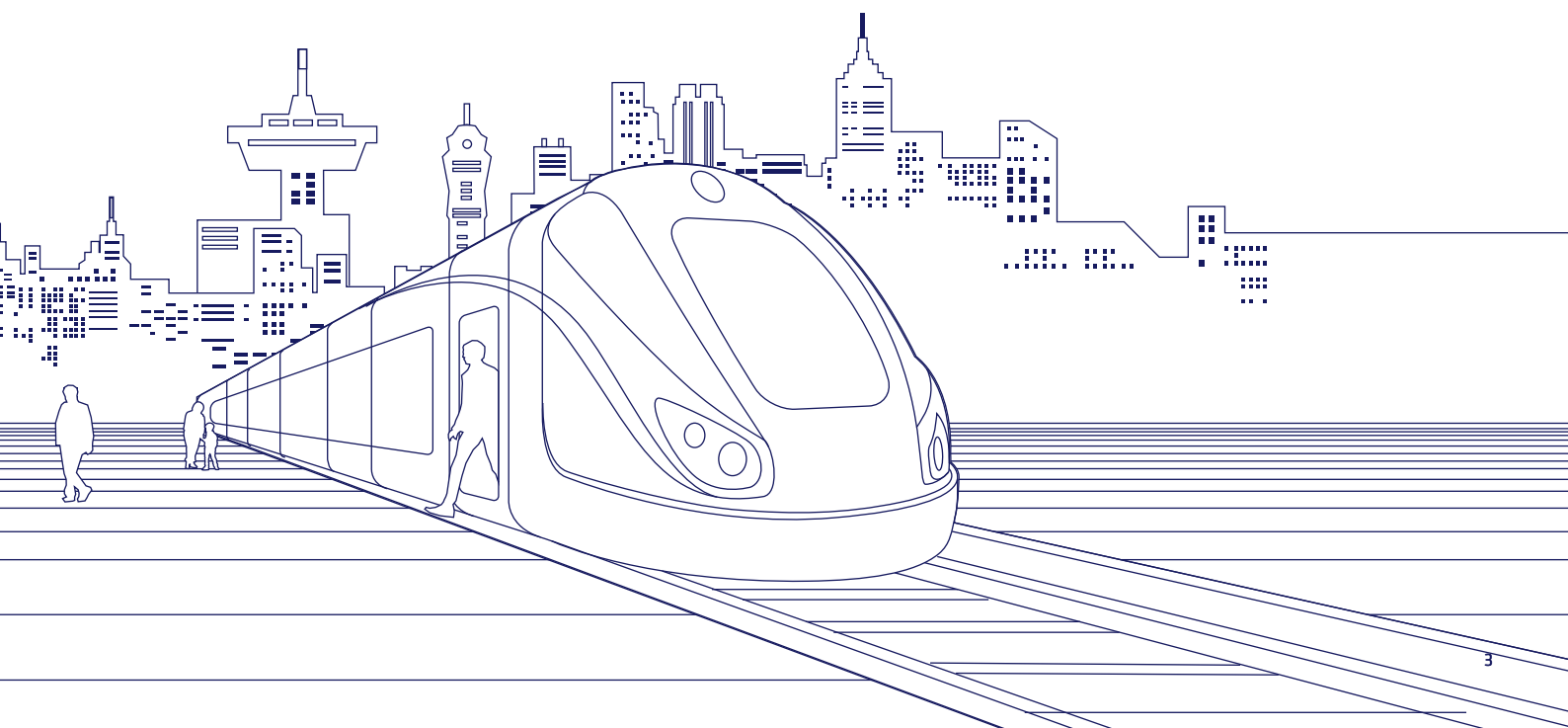
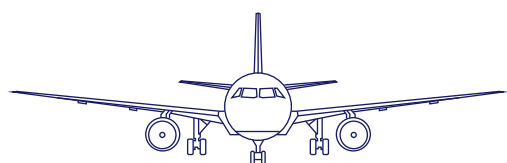
PROPOSTAS SETORIAIS

46

3.1 RECURSOS HÍDRICOS	48
3.2 SANEAMENTO BÁSICO	50
3.3 RESÍDUOS SÓLIDOS	53
3.4 TELECOMUNICAÇÕES	55
3.5 PETRÓLEO	57
3.6 GÁS NATURAL	60
3.7 MOBILIDADE URBANA	63
3.8 RODOVIAS	65
3.9 FERROVIAS DE CARGA	68
3.10 FERROVIAS DE PASSAGEIROS	70
3.11 AEROPORTOS	72
3.12 PORTOS	75
3.13 ENERGIA ELÉTRICA	77
3.14 ILUMINAÇÃO PÚBLICA	82

UMA AGENDA PARA OS PRIMEIROS SEIS MESES DE GOVERNO

86



APRESENTAÇÃO

O Brasil nunca perde a oportunidade de perder uma oportunidade. Essa máxima do economista e diplomata brasileiro Roberto Campos (1917 - 2001) tem se mostrado inexorável, com raras exceções. O país que mais cresceu no século XX até meados da década de 70 perdeu o rumo com a crise da dívida externa e a hiperinflação dos anos 80. O ano eleitoral de 2018, então, passa a ser uma nova oportunidade para o país definir uma estratégia de desenvolvimento e reencontrar o caminho do crescimento.

Nos últimos trinta anos, por um lado, vários avanços importantes ocorreram na economia: abertura comercial, privatizações, concessões de serviços públicos à iniciativa privada, programas de recuperação do setor financeiro (Proer e Proes) e lei de responsabilidade fiscal, equilíbrio nas contas externas, entre outros. Por outro lado, pouco se fez no sentido de definir uma estratégia de desenvolvimento sustentado de médio e longo prazo, seja do ponto de vista do setor produtivo (indústria e infraestrutura), seja do ponto de vista tributário e fiscal.

Nesse período as taxas de crescimento do Brasil foram modestas, com exceção do período de boom das commodities no mercado mundial. O país abusou do câmbio valorizado e de taxas de juros exuberantes para manter a estabilização. Essa política corroeu a competitividade da indústria, juntamente com a falta de investimento em infraestrutura.

Tal situação trouxe sérias consequências, pois a transição de um país emergente de renda média para uma nação desenvolvida de renda elevada não ocorrerá sem o lócus de inovação e produtividade que a indústria proporciona. Em que pese a importância de políticas horizontais para o sucesso de um país, como instituições for-

tes e sistema educacional de qualidade, a indústria de transformação é motor de geração de riqueza e desenvolvimento.

A despeito desses benefícios, há uma posição que culmina na demonização de instrumentos importantes de política pública – como financiamento público, incentivos fiscais e conteúdo local – que foram ou são utilizados por diversos países emergentes e desenvolvidos. Aqui, por erros de execução, há preferência por abdicar de tais instrumentos que, se utilizados com inteligência, planejamento e monitoramento, têm potencial de trazer resultados positivos para o Brasil, como ocorreu nos Estados Unidos, Coreia do Sul, Japão, China e outros países.

Na infraestrutura, o rastro indica também uma evolução sofrível. Uma avaliação mais apurada revela que a maioria dos projetos de investimento é remanescente e/ou arremedo do planejamento estatal da década de 70. Infelizmente, não houve uma estratégia de desenvolvimento definida, com programas de investimentos articulados e prioritários, que pudessem indicar o rumo da economia e levar ao aumento da sua eficiência produtiva e melhora da competitividade.

O planejamento precisa avaliar os polos nacionais de desenvolvimento em conexão com a economia global. Identificar projetos com racionalidade econômica e viabilidade ambiental, que busquem melhoria de eficiência, ofereçam melhores condições de atratividade para o investimento privado. Em paralelo, é fundamental aumentar a sensação de segurança jurídica na infraestrutura. Nos últimos anos, infelizmente, muitos fatores e conflitos têm criado dúvidas na tomada de decisão dos investidores e também dos gestores públicos.

A segurança jurídica depende fortemente da clareza dos marcos regulatórios,

da eficiência e independência das agências reguladoras, da celeridade do funcionamento do Poder Judiciário, do cumprimento de contratos, da eficiência na solução de imprevistos ou reequilíbrios nos contratos e do exercício equilibrado nos processos de fiscalização e controle. Investir em infraestrutura tornou-se uma corrida com obstáculos que, cada vez mais, têm causado tombos nos agentes envolvidos.

Essa agenda está profundamente entrelaçada à conclusão de um conjunto de matérias legislativas que prometem consolidar e modernizar leis e regulamentos nas áreas de infraestrutura. No vaivém entre Poder Executivo e Congresso Nacional, evoluem em estágios variados de tramitação mudanças nas regras de licenciamento ambiental e de desapropriações por utilidade pública, de governança das agências reguladoras, de funcionamento das licitações públicas e mudanças regulatórias impactantes nas áreas de energia elétrica, gás natural, petróleo, telecomunicações e saneamento básico.

Mas pouco adiantará contar novamente com um planejamento adequado ou conseguir reforçar a percepção de segurança jurídica no ambiente de negócios nos setores de infraestrutura se o Brasil não conseguir conjugar pragmaticamente investimentos públicos e privados. O país precisa de todas as fontes possíveis de investimentos e financiamento. Neste ambiente, há a necessidade de se adotar novas estruturas de garantias, além das corporativas, que permitam o financiamento dos investimentos de longo prazo.

Essa agenda econômica é capaz de criar condições favoráveis ao investimento, público e privado, nacional e externo, em nova oferta de infraestrutura no Brasil. A infraestrutura é uma peça crítica no

quebra-cabeça do desenvolvimento brasileiro. A retomada do crescimento econômico depende da recuperação do nível de investimento na economia, que por vez depende dos aportes na expansão da infraestrutura, que é fundamental para a melhora da competitividade brasileira.

A necessidade de investimentos na infraestrutura é avassaladora. A infraestrutura precisa de aproximadamente R\$ 300 bilhões ao ano (algo em torno de 5,0% do PIB), por uma década seguida, ininterruptamente, se a pretensão for dotar o país de condições para a inserção competitiva na economia global e para a ampliação da qualidade de vida interna. Mas, em 2017, os investimentos públicos e privados somaram pouco mais de 1,5% do PIB, o que é claramente insuficiente até para repor a depreciação (o que demanda 3,0% do PIB em investimentos). Em 2016, o indicador foi de 1,7% do PIB. O problema é que em 2018, considerado ano da retomada do crescimento econômico após uma das mais virulentas recessões no país, o investimento em infraestrutura não deverá alterar de patamar em relação à média do biênio 2016-2017. Há nitidamente um sinal amarelo piscando.

Para preencher essa lacuna de R\$ 200 bilhões anuais, não há espaço para maniqueísmo. Só a junção do potencial de investimento público e privado poderá fazer frente às necessidades do país com infraestrutura. Mas desafios evidentes precisam ser equacionados.

Do lado do setor privado, há limitações e amarras, como já escritas. O primeiro ponto é que não há estudos e projetos de boa qualidade disponíveis em quantidade suficiente para que o setor privado aporte investimentos no volume anual necessário. A ausência de planejamento adequado nas últimas décadas deixou a prateleira vazia.



É uma situação paradoxal. O Brasil tem carência de infraestrutura, há liquidez internacional, há investidores no mundo procurando opções de investimento, sobram recursos no BNDES, mas faltam projetos bem estruturados.

Do setor público, a recuperação dos investimentos em infraestrutura será muito dificultada diante de um panorama fiscal restritivo. Há um ajuste incompleto nas contas públicas, refletido em déficit fiscal relevante e gastos correntes em elevação. Em adição, há imposições da nova lei que limita os gastos (PEC do Teto), cujos efeitos mais nítidos surgem já a partir de 2018. Esse enredo já resultou em corte brutal no nível de investimentos públicos nos últimos três anos. Por isso, é provável que a estrutura do processo de ajuste fiscal brasileiro tenha de ser revista no Congresso Nacional. Se isso não ocorrer, os legisladores terão de empreender mudanças constitucionais que permitam fazer as demandas sociais caberem dentro das receitas tributárias.

Além de ajustar despesas e receitas, a correção na política de ajuste fiscal é crítica porque é imprescindível recuperar a capacidade do Estado de investir, sobretudo em infraestrutura. Mesmo se o poder público for eficiente na diretriz de transferir o máximo possível de investimentos ao setor privado, há um estoque de ativos em poder da gestão pública que são intransferíveis pela simples falta de retorno ao capital aplicado no longo prazo. É assim no Brasil como em qualquer país do mundo.

De acordo com levantamento realizado pela ABDIB, a participação pública e privada nos investimentos em infraestrutura no Brasil e no mundo, considerando países desenvolvidos e emergentes, revela que o setor público mantém média significativa ou muito elevada de participação. Em alguns setores, o Estado tem presença majoritária, como saneamento básico e transportes.

Em comparação ao total investido em infraestrutura em cada país, os aportes

públicos atingem 68% na Grécia e mais de 50% na Hungria, Malta e Eslovênia. Situam-se aproximadamente em 30% em nações como Eslováquia, Letônia, Reino Unido, Suíça, Áustria, Luxemburgo, Dinamarca, Estônia e Portugal. E representam 20% ou menos em Alemanha, Espanha, Bélgica e Irlanda. Na Ásia, há predominância do investimento e financiamento público ou equivalência com o privado nos principais países.

Em 15 países da América Latina e Caribe, incluindo Brasil, segundo o BID, números médios de investimento em infraestrutura entre 2008 e 2013 mostram que o setor público foi responsável por 90% dos aportes na área de recursos hídricos e saneamento básico e por 77% nos setores de transportes. Em energia e telecomunicações, os aportes do Estado corresponderam a 44% e 7% do total dos investimentos feitos.

No Brasil, país que já tem participação privada mais pujante que a média, o quadro se repete. O setor privado tem sido responsável nesta década por mais de 60% dos investimentos em infraestrutura, chegando a quase 70% em 2017. Mas o setor público continua com papel importante em modais de transporte, mobilidade urbana e saneamento básico.

Depois de todos os programas de concessões de rodovias realizados desde os anos 90, o Brasil ainda concentra 98,6% da malha rodoviária na gestão pública – incluindo governo federal, estados e municípios. Da extensão total pavimentada, somente 10% são administrados por concessionárias privadas. É viável conceder mais? Sim, claro – e o quanto antes. Mas é equivocado imaginar que é possível prescindir do investimento público.

Infelizmente, se mantidas as atuais condições, a infraestrutura não terá como cumprir papel relevante em 2018 para a retomada do crescimento econômico. Ações

acertadas do poder público nos últimos anos, como o Programa de Parceria de Investimentos (PPI), regras regulatórias para retomar investimentos em contratos inviáveis e leilões de concessão em vários setores, não serão suficientes. Há uma lacuna de R\$ 200 bilhões de aportes em infraestrutura que precisa ser preenchida. Com as decisões políticas e as ações públicas adequadas, os recursos disponíveis no mundo poderão desembarcar no Brasil. A oportunidade não pode ser desperdiçada.

A seguir, a Abdib apresenta a síntese do posicionamento da entidade, a ser manifestado aos candidatos aos cargos do governo federal e dos governos estaduais, como contribuição ao programa dos próximos governos, bem como aos candidatos ao Congresso Nacional.

O conteúdo deste documento está dividido em três blocos. No primeiro, o objetivo é avaliar as estratégias e os resultados da política macroeconômica frente aos desafios do país e perante o propósito de promover o desenvolvimento sustentável a partir do fortalecimento da indústria e da expansão da oferta de infraestrutura.

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

O terceiro e último bloco, tem como objeto os setores da infraestrutura, cada qual impactado por regulação e desafios específicos além dos matriciais.

1

UMA POLÍTICA MACROECONÔMICA VOLTADA PARA O DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO E CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL





1.1

ESTABILIDADE E RETOMADA DO CRESCIMENTO

No biênio 2015-2016, a economia do país encolheu aproximadamente 7,5%, principalmente como resultado do colapso dos níveis de investimento, queda dos preços das commodities e políticas de austeridade fiscal. Embora em 2017 o país tenha apresentado crescimento de 1%, os fundamentos para uma sólida retomada do crescimento econômico estão longe de se tornar realidade. Por exemplo, em 2017, a taxa de investimento foi de 15,6% do PIB, abaixo do observado no ano anterior (16,1%). Cabe ressaltar que foi a menor taxa na série histórica das Contas Nacionais iniciada em 2008 para esse indicador. Para 2018, não se espera melhoria.

Diante disso, o país precisa empreender reformas que permitam a recuperação do crescimento econômico pautado na expansão sustentável do setor produtivo e da infraestrutura. Os ajustes perpassam condições que permitam voltar os preços relativos da economia, nomeadamente câmbio e juros, a patamares que ensejem o investimento produtivo. Este por vez sua não pode ser dissociado de uma abrangente reforma tributária e de um ajuste fiscal, incluindo a urgente reforma previdenciária. Equilibrar as contas públicas é um fator-chave dado que é imprescindível recuperar a capacidade do Estado de investir, sobretudo em infraestrutura. Mesmo se o poder público for eficiente na diretriz de transferir o máximo possível de investimentos ao setor privado, há um estoque de ativos em poder da gestão pública que são intransferíveis pela simples falta de retorno ao capital aplicado no longo prazo. Abaixo destacamos um conjunto de propostas encabeçadas pela Abdib para gerar maior dinamismo para a economia.



AJUSTE FISCAL

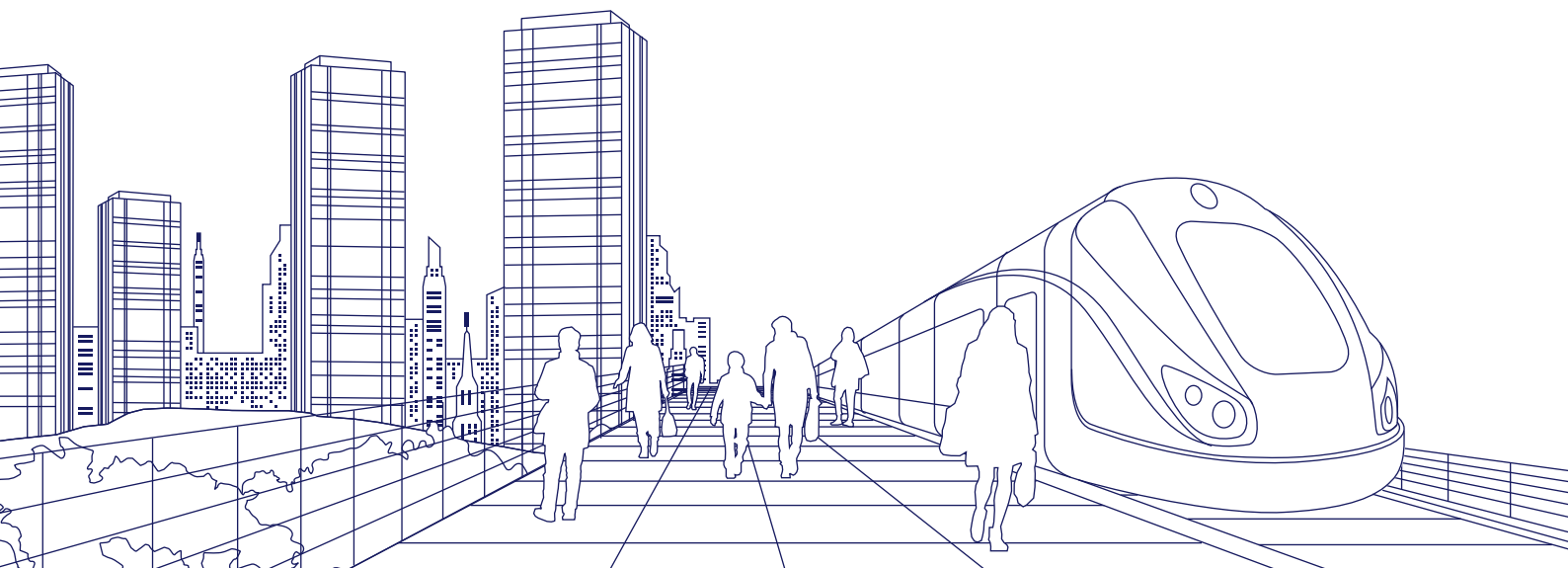
1.2

Desde outubro de 2014 o governo federal tem mantido uma política econômica e fiscal que reduz diante da rigidez do orçamento público, os investimentos. Por traz do ajuste havia a lógica de que uma contração fiscal acabaria por resultar em expansão econômica, uma vez que provocaria queda nos juros e expectativas positivas no setor privado, permitindo a retomada dos investimentos. No entanto, a recuperação do crescimento reluta em ocorrer e, sendo assim, dificulta o próprio ajuste fiscal.

A queda dos investimentos tem sido muito expressiva. A preços constantes, o investimento no setor de infraestrutura caiu de R\$ 166,5 bilhões (2,42% do PIB)

em 2014 para R\$ 110,4 bilhões (1,67% do PIB) em 2017. Analisando por uma ótica da economia como um todo, o setor da infraestrutura apenas refletiu uma tendência vista por toda a economia. Em 2017, a taxa de investimento recuou para 15,6%, o mais baixo patamar desde 1996.

Para mudar a atual retração da economia, o investimento público destinado ao setor de infraestrutura deveria ser recomposto, uma vez que possui um dos maiores efeitos multiplicadores na economia. No entanto, dados da Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) a preços constantes revelam que recursos orientados ao setor sofreram expressiva contração. Em 2014, R\$ 76,4 bilhões eram destinados à in-



fraestrutura. Já em 2018 o valor caiu significativamente para apenas R\$ 25,9 bilhões. Esta forte contração fiscal dos investimentos culminou em um efeito deletério sobre a economia. Além de contribuir para a maior recessão da economia brasileira, o período de ajuste fiscal também levou à deterioração de outros indicadores. A dívida bruta do governo geral (que inclui os governos federal, estadual e municipal e INSS) subiu para R\$ 4,85 trilhões em dezembro de 2017, o equivalente a 74% do PIB. Em dezembro de 2016, o indicador havia encerrado em 74% (R\$ 4,37 trilhões) – uma piora em termos absolutos.

O resultado da piora da dívida pública pode ser explicado tanto pelo aumento da própria dívida, devido aos déficits agravados pela baixa receita, bem como pela queda do denominador da fração (PIB). Essa situação é problemática em um ambiente em que a taxa básica de juros da economia ainda é bastante elevada para os padrões internacionais.

A Abdib entende que é necessário um ajuste fiscal, mas este deve ser empreendido conjuntamente com propostas que não prejudiquem o investimento. Neste sentido, um bom exemplo a ser destacado é o Peru, que para reconquistar credibilidade fiscal adotou regra para o crescimento dos gastos, porém, ao contrário do Brasil, não a enrijeceu excessivamente,

congelando-a por 20 anos, com revisões a cada década. Ademais, aquele país introduziu cláusulas de escape para refletir o ciclo econômico – períodos de crescimento permitiam afrouxamento dos limites –, além de excluir o investimento público e os gastos sociais, sobretudo com saúde e educação¹.

Assim, o Brasil, poderia seguir o exemplo. O Estado poderia fazer um remanejamento de gastos públicos, com redução de gastos correntes e de menor importância (despesas com uso de bens e serviços, transferências e demais despesas, redução do gasto com pessoal, corte profundo de cargos em comissão e venda de estatais dependentes) e aumento do investimento público em infraestrutura, que tem maior impacto no crescimento futuro. Além disso, seria imperativa uma redução dos impostos sobre a produção e consumo para então instituir o recolhimento sobre lucros por meio de uma reforma tributária mais abrangente, que incentive investimentos. Por outro lado, como forma de se proporcionar uma transição suave, até a implantação da reforma tributária, poderia ser instituída a CPMF como funding de investimentos em infraestrutura. Por último, mas não menos importante, os recursos obtidos por uma securitização da dívida ativa das empresas com a União poderiam ser direcionados a investimentos no setor.

1. Informações interessantes em linha com as da Abdib podem ser vistas em De Bolle (2018) e Romero (2017).

REFORMA DA PREVIDÊNCIA

1.3

A reforma da Previdência tornou-se imperiosa para a efetividade do processo de ajuste fiscal no Brasil. União, estados e municípios terão de conduzir mudanças nos regimes previdenciários que estanquem o crescimento das despesas e equilibrem pagamentos e receitas. Esta reforma precisa ser abrangente, sem distinção para grupos do setor público.

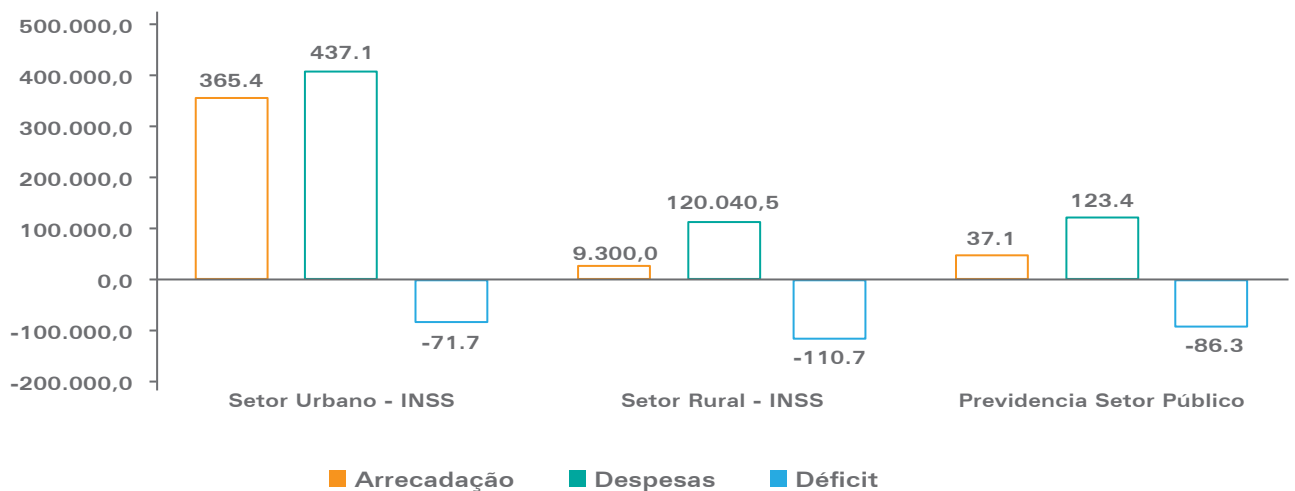
Considerar que é possível contornar o problema sem mexer em temas centrais da reforma previdenciária significa postergar o debate para o futuro próximo com enorme prejuízo estrutural das contas públicas.

O Regime Geral de Previdência apresentou um déficit de R\$ 268 bilhões em 2017, com crescimento de 18,5 % em relação ao déficit de 2016. Este crescimen-

to do déficit vem sendo constante ao longo dos anos, pressionando as contas do setor público e exigindo que o Estado gaste a cada ano mais recursos com o pagamento de aposentadorias e benefícios, prejudicando, desta forma, gastos com investimento, saúde, educação e segurança pública.

O aumento do déficit previdenciário é algo presente em diversos países, ocasionado, sobretudo, pelo envelhecimento da população, mas também pela má alocação entre arrecadação e dispêndio, pressionando o saldo final da conta previdenciária e exigindo sempre respostas do setor público. Isso aconteceu em países como Espanha, Portugal, Grécia entre outros exigindo reformas urgentes no sistema previdenciário.

RESULTADOS PREVIDENCIÁRIOS (EM R\$ MILHÕES)



Fonte: Secretaria da Previdência Social.

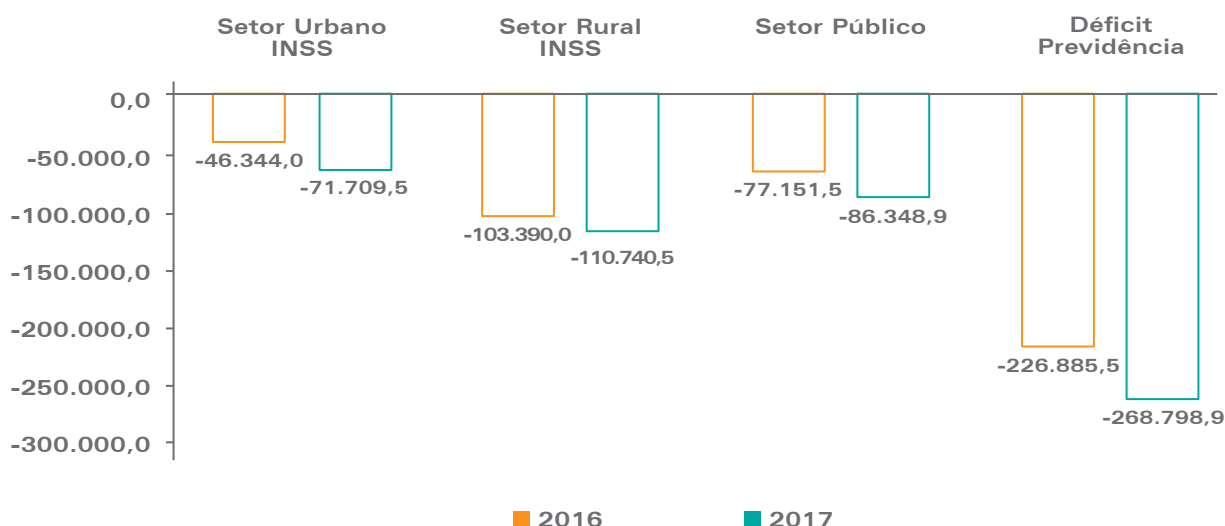
No Brasil a reforma da previdência ainda não avançou, exigindo anualmente um esforço mais concentrado para que o sistema previdenciário não entre em total colapso.

Segundo os dados extraídos da Secretaria da Previdência Social no Brasil, existe de fato um problema estruturante em relação ao regime previdenciário. Por exemplo, o setor rural arrecada pouco mais de

2,3% (dados de 2017), porém participa com 17,6% nos dispêndios previdenciários, uma clara má distribuição entre arrecadação e dispêndio. Além disso, há necessidade de eliminar privilégios de vários nichos do setor público.

Dados da Secretaria da Previdência Social confirmam o crescimento do déficit previdenciário em todos os regimes.

DÉFICIT PREVIDÊNCIA (EM R\$ MILHÕES)



Fonte: Secretaria da Previdência Social.



Para que o Brasil possa voltar a crescer é importante o equacionamento de problemas estruturais. A reforma previdenciária é urgente para que o Estado possa dar ao mercado e à sociedade as garantias que as contas públicas estarão ajustadas. Em segundo lugar, oferece a oportunidade de o Estado recuperar a capacidade de investimento em setores como o da infraestrutura, plataforma de geração de empregos e com efeito multiplicador por toda a economia. Tudo isso contribuiria para a melhoria da percepção de risco com relação ao país.

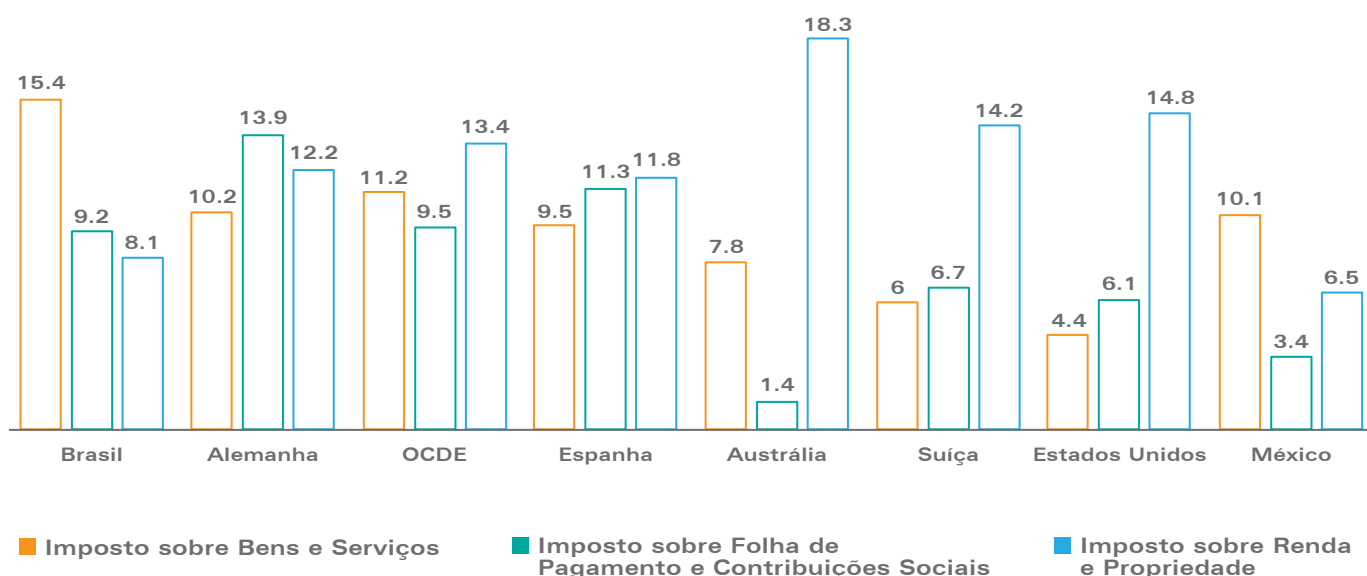
REFORMA TRIBUTÁRIA

1.4

A reforma tributária é umas das pautas necessárias e urgentes para uma mudança estrutural que permita ao Brasil retomar o caminho do crescimento econômico. O Brasil é entre as economias em desenvolvimento a que possui uma das maiores

cargas tributárias. A reforma tributária proposta ainda não reduz com esta exorbitante carga de impostos, mas busca simplificar o complexo sistema tributário brasileiro eliminando as distorções que inibem e prejudicam a produção e o investimento.

CARGA TRIBUTÁRIA FEDERAL - 2013 (EM % PIB)

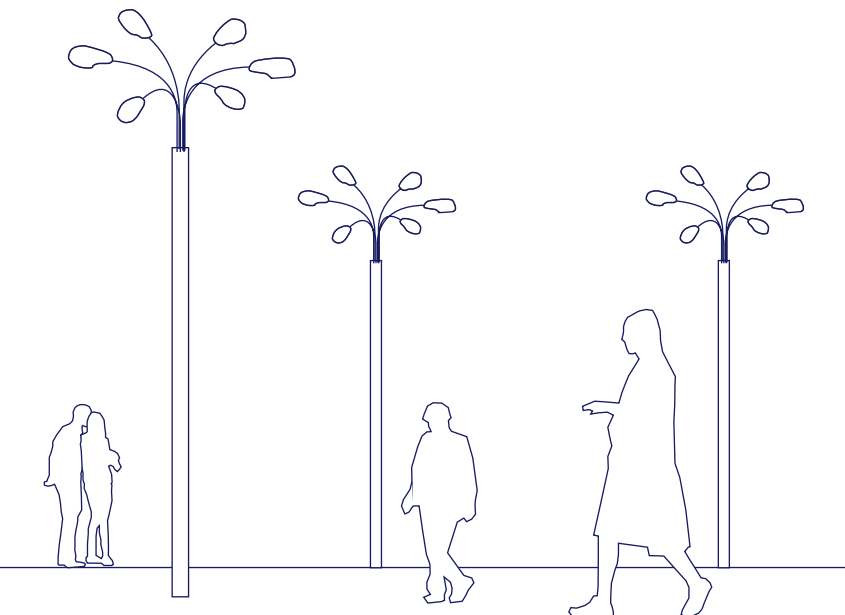


Fonte: Desafios da Nação – Ipea, 2018.

Em decorrência do desajuste tributário enfrentado pelo Brasil, cuja carga de impostos incide em maior grau a produção de bens e serviços, em contraponto aos tributos sobre a renda e patrimônio, é que surge a necessidade de mudança deste padrão associado ainda a simplificação dos tributos. O imposto sobre valor agregado (IVA) visa substituir, em um único imposto, o PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS. A criação deste imposto único é semelhante ao que já ocorre em diversos

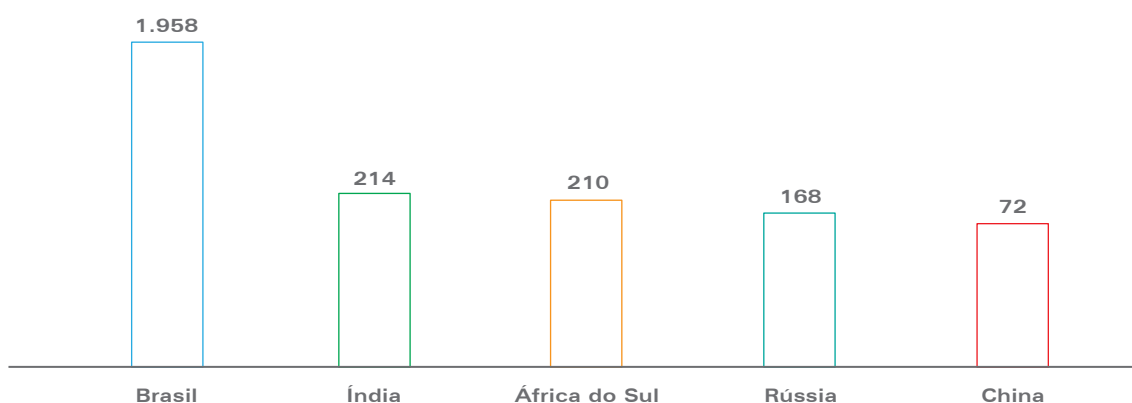
países, com ganhos para a economia, incentivando o investimento e as exportações. Esta alteração na estrutura tributária é a que mais tem fomentado debates e avançado no entendimento de sua real aplicabilidade.

O IVA é um imposto não cumulativo, incidente sobre o consumo, tributado no destino e não incidente sobre a produção. Cabe lembrar, que a atual legislação brasileira é complexa, existem 27 legislações para o ICMS, dificultando e aumentando



os custos para às empresas pagarem seus tributos. Segundo o Banco Mundial em seu relatório Doing Business 2018 o Brasil ocupa a posição 184^º, entre 190 países, com 1.958 horas gastas para cálculo e pagamento de tributos. Entre os países dos BRICS, o Brasil, é o que mais dispende tempo para cálculo e pagamento de tributos, aumentando o custo do processo de pagamento e diminuindo a produtividade da empresa.

TEMPO PARA PAGAMENTO E CÁLCULO DE TRIBUTOS (EM HORAS)



Fonte: Doing Business, 2018 – Banco Mundial.

É importante destacar que no âmbito dos consumidores, a apuração de um imposto de forma mais simples e transparente, reduz o contencioso e permite ao cidadão a identificação mais clara do valor apurado na tributação e posterior destinação do tributo, através das políticas públicas implantadas com o valor arrecadado. Além disso, com uma estrutura tributária mais simples as empresas podem ser organizar de forma mais eficiente alocando suas estruturas e variáveis produtivas com uma melhor otimização do processo produtivo.

Os pontos positivos vão além. Com a implantação do IVA e a não cumulatividade no cálculo do imposto, haverá a redução do custo para a fabricação de bens

de capital, importante para a ampliação dos investimentos e com ganhos para toda a cadeia produtiva. Consequentemente, retornos expressivos em termos de competitividade com efeitos positivos sobre as exportações.

A reforma tributária é tema presente na pauta política e econômica ao longo dos anos, e pouco se tem evoluído sobre o tema, porém há posição consensual que deva haver uma reforma do sistema tributário. A forma e a intensidade da instituição das medidas propostas é algo que ainda perdura nas discussões, no entanto o IVA tem se apresentando como umas das sugestões mais factíveis entre os especialistas.



SECURITIZAÇÃO DA DÍVIDA TRIBUTÁRIA

1.5

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

Essas operações não são novidade no mercado brasileiro, dado que já foram realizadas de forma bem-sucedida por governos estaduais e municipais com pareceres favoráveis de instituições de controle e órgãos reguladores de mercado.

As operações de securitização de dívida tributária não são consideradas operações de antecipação de receitas, o que é vedado pela Lei de Responsabilidade Fiscal, pois a dívida tributária tem, como fato gerador, uma ação pretérita – uma transação co-

mercial que não gerou recolhimento de impostos pelo contribuinte no passado.

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

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



1.6 REFORMA DO ESTADO

Carga tributária elevada, demandas sociais reprimidas e crescentes, orçamento engessado, recursos alocados ineficientemente, empresas estatais ineficientes e dependentes do Tesouro, investimento público em queda, rotineiramente prejudicado em momentos de desequilíbrio fiscal. Essas são apenas algumas constatações, resultantes de inúmeros estudos e diagnósticos, que emperram o Estado e o impedem de ser mais eficiente no exercício de suas competências fundamentais, seja nas áreas sociais, seja nos investimentos públicos.

Em um cenário em que vigora o teto de gastos, sem cortes na despesa corrente, e a retomada do crescimento não acontece,

sem perspectivas de avanços sustentáveis no médio e longo prazo, caberá inevitavelmente aos legisladores e aos formuladores de políticas públicas promoverem uma reforma da estrutura de gastos públicos no Brasil.

Para tal reforma, algumas diretrizes são prioritárias. O espaço para a alocação discricionária de recursos orçamentários, de acordo com as prioridades econômicas e sociais do presente, está cada vez mais reduzido, fruto do engessamento do orçamento público. Em que pese a renovação contínua de mecanismos que desvinculam parcialmente receitas dos gastos obrigatórios há mais de 20 anos (mais recente-

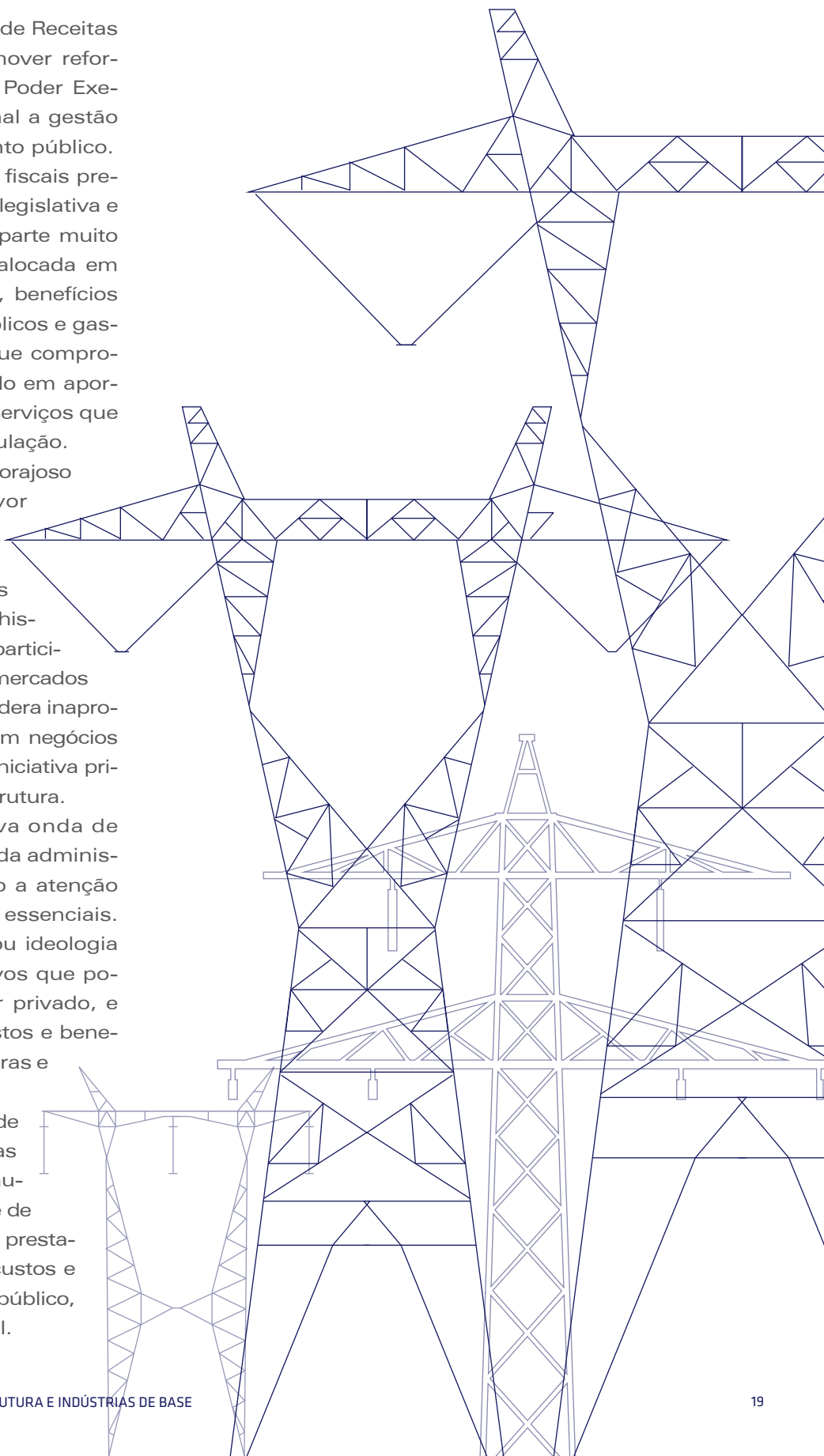
mente, a DRU, Desvinculação de Receitas da União), é importante promover reformas legais que devolvam ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional a gestão sobre a totalidade do orçamento público.

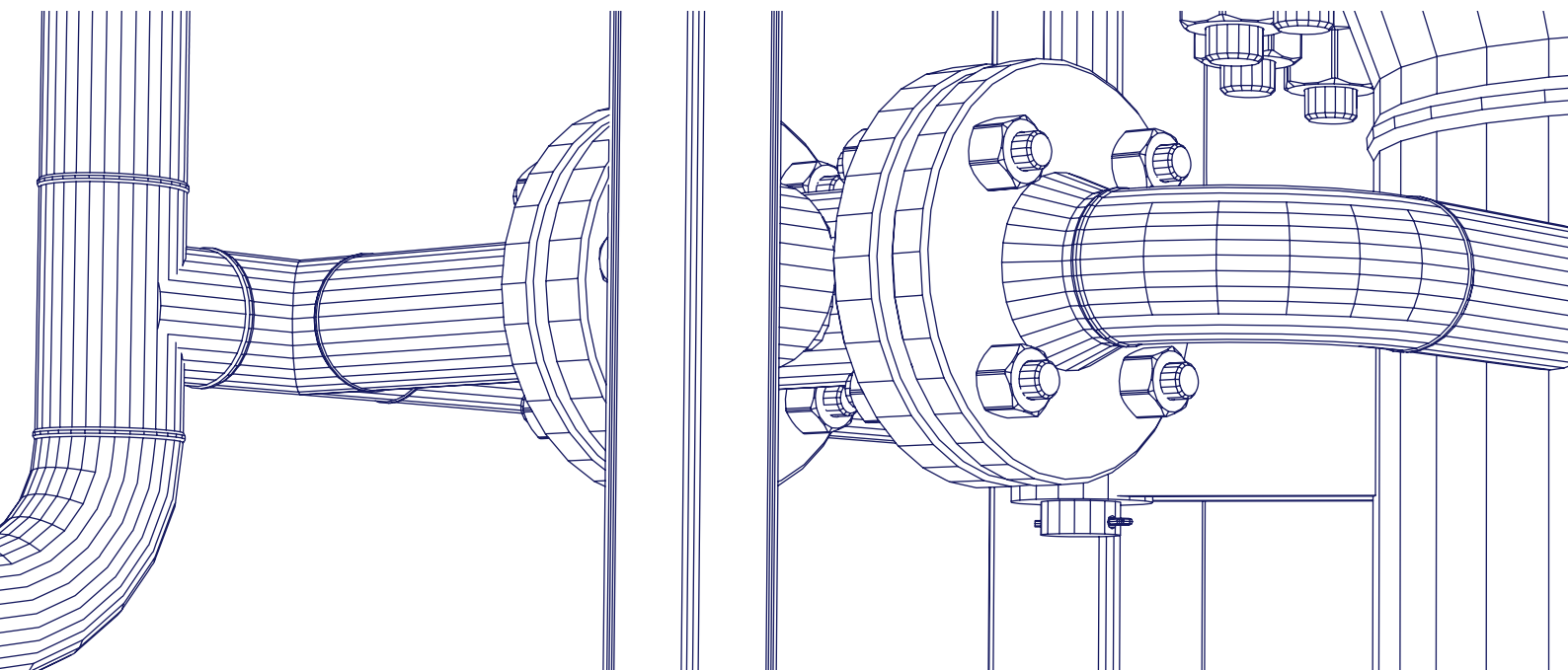
Em paralelo, as prioridades fiscais precisam passar por uma revisão legislativa e administrativa corajosa. Uma parte muito significativa do orçamento é alocada em renúncia fiscal, desonerações, benefícios a categorias de servidores públicos e gastos com a máquina pública que comprometem a capacidade do Estado em aportar recursos em programas e serviços que beneficiem diretamente a população.

Movimento fundamental e corajoso deve ser feito também em favor das privatizações e redução de gastos com a cobertura de prejuízos de empresas estatais dependentes. Como defensora histórica da inserção e de maior participação da iniciativa privada em mercados de infraestrutura, a Abdib considera inapropriada a presença do Estado em negócios em que há atratividade para a iniciativa privada – não somente na infraestrutura.

É o momento de uma nova onda de privatizações nas três esferas da administração pública, redirecionando a atenção do Estado para áreas sociais essenciais. Não deve haver preconceito ou ideologia na avaliação e seleção de ativos que podem ser transferidos ao setor privado, e sim análises que apontem custos e benefícios, como no caso da Eletrobras e suas subsidiárias.

O mesmo procedimento pode ser adotado com outras empresas estatais federais, estaduais e municipais, dentro da racionalidade de obter aumento de eficiência na prestação dos serviços, redução de custos e diminuição do endividamento público, contribuindo para o ajuste fiscal.





1.7

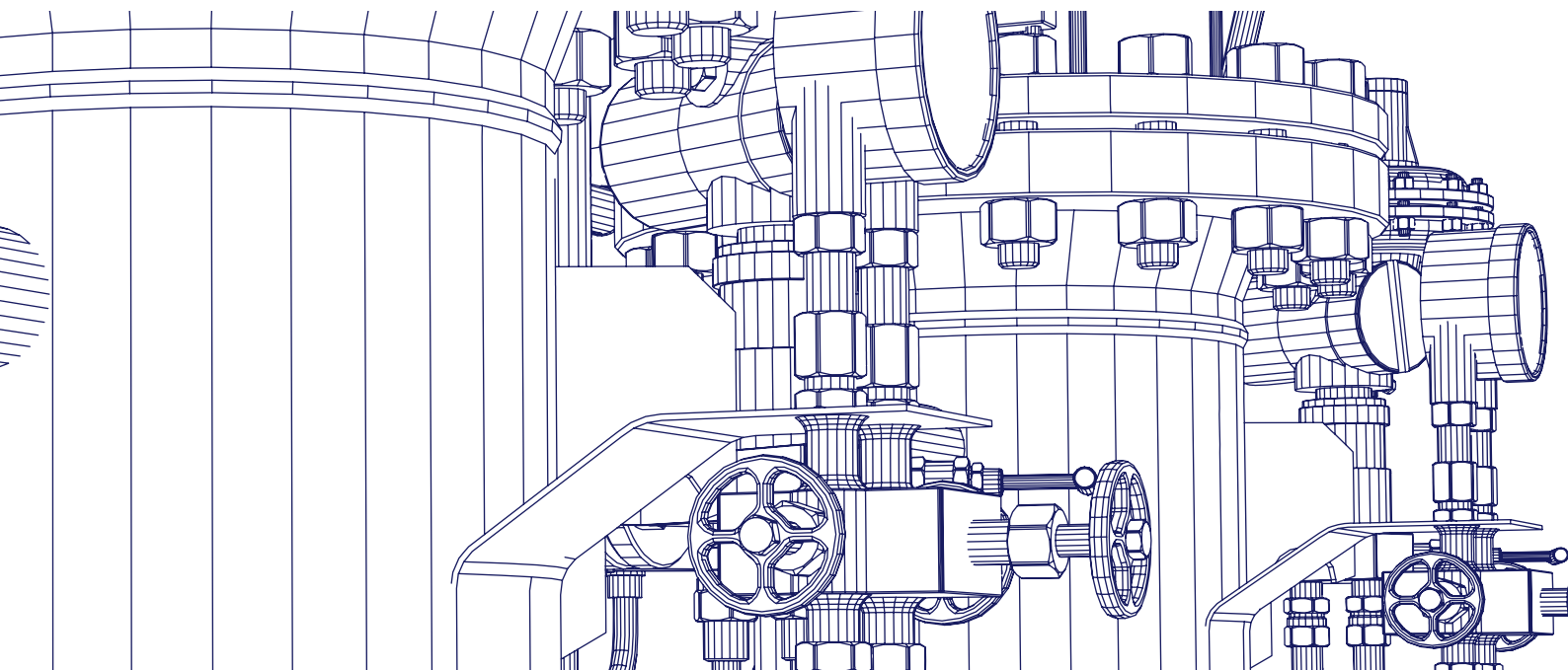
DIRETRIZES PARA RETOMADA DA INDÚSTRIA

A história do desenvolvimento econômico mostra que países que conseguiram galgar níveis expressivos de crescimento estabeleceram, coordenadamente, um conjunto de objetivos e medidas para este fim. No Brasil, é importante rememorar que do pós-Segunda Guerra Mundial até o primeiro choque do petróleo (1973), houve um processo de forte crescimento econômico liderado pela indústria. Cabe lembrar que com uma indústria pujante e investimentos articulados na infraestrutura, tal período conferiu ao país destaque na vanguarda do crescimento da economia mundial com aumentos expressivos nos níveis de produtividade.

Ao longo dos anos análises a-históricas têm propagado a ideia de que o crescimento econômico não possui um caráter setorial específico, isto é, que não há dinamismo distinto entre os setores da economia. Visões equivocadas têm propagado a crença de que políticas indus-

triais, seletivas ou verticais, deveriam ser abortadas por criar distorções no mercado em favor de setores não competitivos.

No entanto, uma análise qualificada e pragmática das trajetórias de crescimento mostra que crescimento e estagnação estão fortemente associados à composição setorial da produção e à pauta de exportações dos países. Desta forma, apoiar determinados setores pode ser importante para promover altas taxas de crescimento sustentável no longo prazo. Dado que o processo produtivo é intrinsecamente distinto entre os setores, a especialização setorial determina o potencial dos países em promover progresso tecnológico, o crescimento da produtividade e consequentemente o aumento da competitividade. Desta forma, não há sentido negligenciar políticas industriais seletivas com o argumento de que promovem distorções no mercado uma vez que estas distorções são escolhas estratégicas do modelo de crescimento a ser



adotado pelos países. As chamadas políticas horizontais de apoio à educação (inclusive para o preparo dos profissionais para as novas tendências do mercado) e infraestrutura, por exemplo, embora certamente essenciais, não são suficientes para que o país possa crescer expressivamente.

Por essa razão a Abdib faz propostas que visam promover a recuperação e a expansão do setor industrial. Para tanto, considera que a seleção de indústrias a serem promovidas deve ter foco em subsetores da indústria de transformação que possuam claro potencial de prover espreiamentos tecnológicos para outros subsetores e setores da economia. Ou seja, setores de média e alta tecnologia. Nesta estratégia é essencial o papel do Estado promovendo políticas públicas de pesquisa, desenvolvimento e inovação que possam ser absorvidas posteriormente pelo mercado. Na indústria 4.0, por exemplo, diversos países têm feito políticas ativas para desenvolvimento do setor tendo o Estado com um papel preponderante para tal.

Além disso, é de suma importância compatibilizar a macroeconomia com a políti-

ca industrial. Neste sentido, é importante uma taxa de câmbio que estimule a inserção dos produtos manufaturados brasileiros no mercado internacional. Quanto aos juros da economia, diante de uma inflação controlada, é importante reduzir ainda mais as taxas de juros e instituir uma nova forma de gestão da política monetária. Isso porque aumentos das taxas de juros devem ser utilizados apenas para o combate da inflação de demanda. Além disso, choques advindos do pass-through cambial e do efeito dos preços administrados não devem ser tratados via juros.

Entende-se que a abertura comercial da economia é importante desde que sejam cumpridos certos requisitos para dotar a indústria de condições competitivas, a saber, reforma tributária, infraestrutura de qualidade e uma estrutura de preços relativos (câmbio e juros) equilibrados ao investimento produtivo e exportações.

Mais do que isso, uma abertura tem de ser muito mais ampla. Ou seja, abranger o aumento da concorrência bancária, pois isso reduziria a taxa de juros da economia, melhorando a competitividade do país.

2

PROPOSTAS MATRICIAIS





2.1 PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO

CENÁRIOS REALISTAS PARA NORTEAR UM PLANEJAMENTO RACIONAL

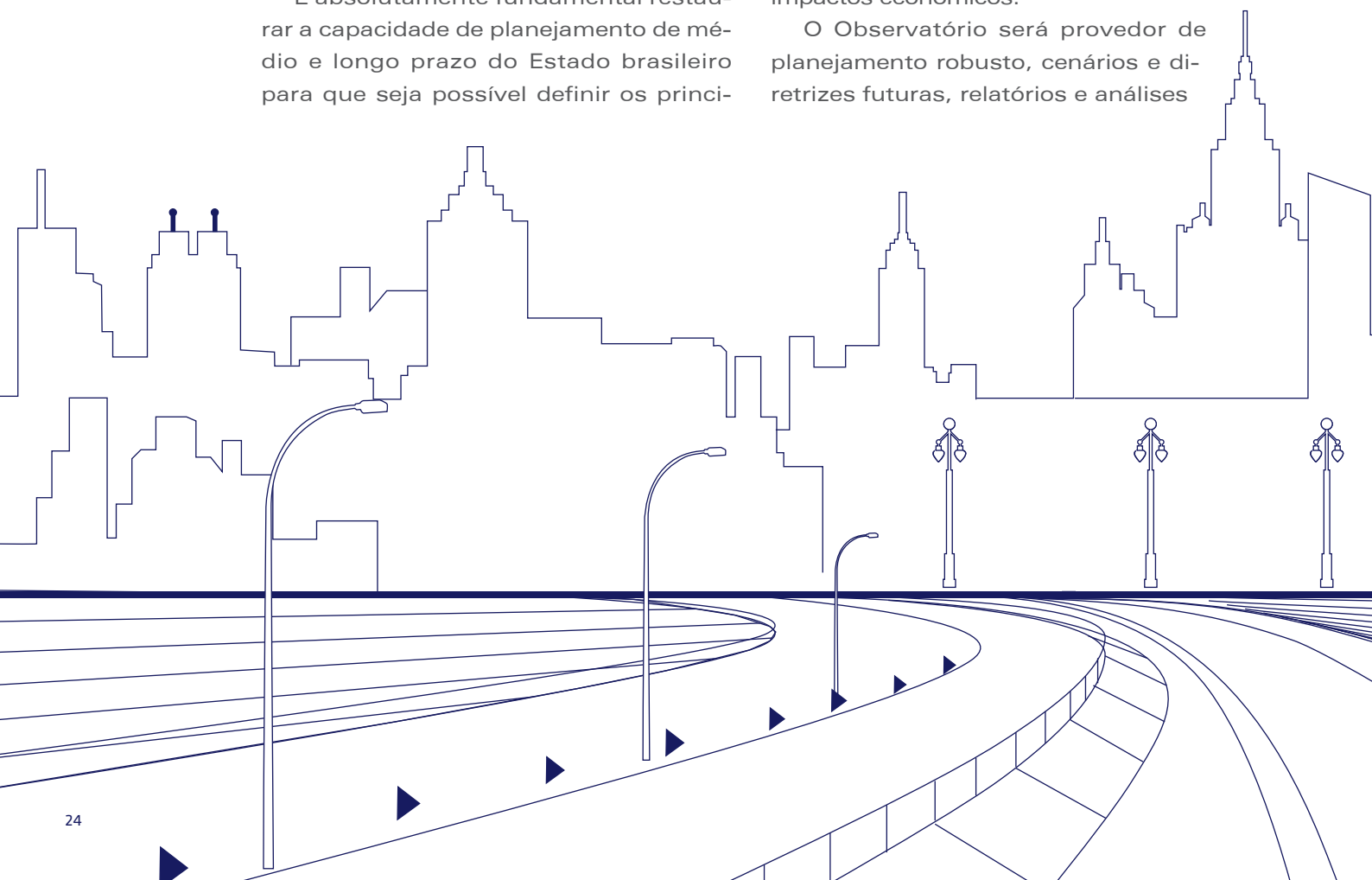
O Brasil tem deficiências no planejamento de longo prazo que defina o rumo, os nichos e as estratégias do país para o crescimento econômico e o desenvolvimento social. Essas falhas tornam-se perceptíveis ao analisar o papel do Brasil no cenário e na corrente de comércio na América Latina e no mundo. Na infraestrutura, o cenário não é diferente. O histórico planejamento insuficiente brasileiro não tem permitido nem mesmo superar carências seculares e tem também comprometido a perspectiva de engatilhar no presente os projetos prioritários que permitam expandir a oferta de infraestrutura que será necessária em um horizonte de médio e longo prazo.

É absolutamente fundamental restaurar a capacidade de planejamento de médio e longo prazo do Estado brasileiro para que seja possível definir os princi-

pais projetos estruturantes e os critérios de racionalidade que identifiquem claramente os benefícios do investimento para priorizar a execução. Não há uma estratégia de desenvolvimento definida com programas de investimentos articulados para aumentar a eficiência da economia.

Para alcançar esses objetivos, a Abdib está desenvolvendo o chamado Observatório da Infraestrutura. Trata-se de uma plataforma online de conteúdo confiável sobre a infraestrutura no país. Tal ferramenta visa monitorar o mercado de infraestrutura em uma vasta gama de aspectos, como investimentos, financiadores, regulações, aspectos jurídicos, licenciamentos, tecnologias, aspectos ambiental e social, entidades participantes, cronogramas de projeto, planos e políticas de longo prazo, decisões e anúncios governamentais, notícias da mídia e impactos econômicos.

O Observatório será provedor de planejamento robusto, cenários e diretrizes futuras, relatórios e análises



sob demanda da infraestrutura e de seus setores no país. Será uma importante ferramenta de planejamento de longo prazo da economia, permitindo desenvolver infraestruturas que visem o crescimento focado no aumento da competitividade sistêmica do país, inserção em novos mercados e aumento da produtividade. É importante ressaltar que, atualmente, este projeto conta com apoio formal do Ministério do Planejamento, através de termo de cooperação técnica.

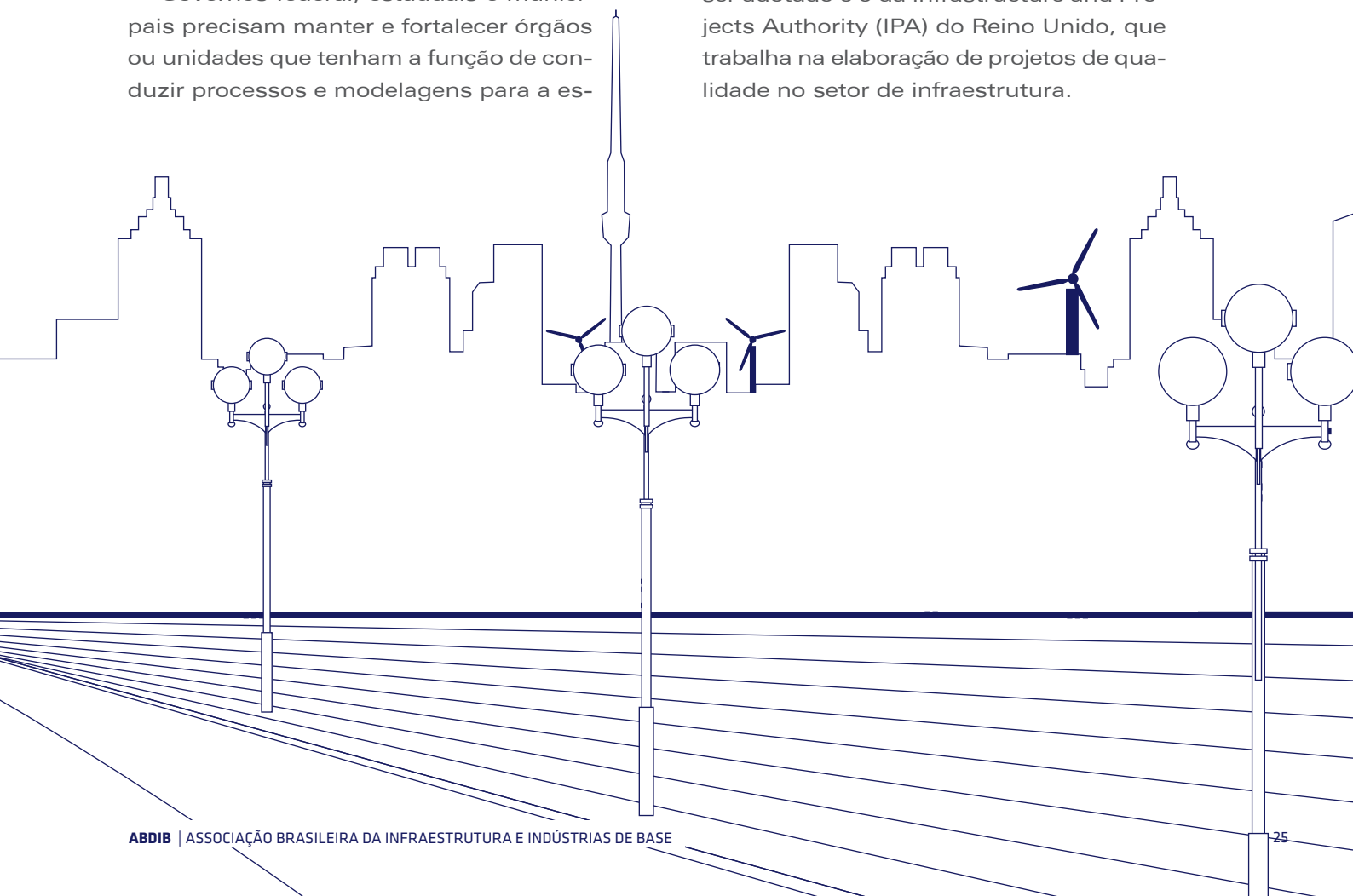
Tão fundamental quanto garantir as condições para a seleção de projetos prioritários baseados em critérios racionais é estabelecer um trâmite organizado de preparação e modelagem destes projetos públicos de infraestrutura, articulando os diversos órgãos públicos intervenientes em um modelo que garanta rigor, celeridade e qualidade nas informações, estudos e procedimentos anteriores às licitações, seja no modelo de obras públicas ou de concessão.

Governos federal, estaduais e municipais precisam manter e fortalecer órgãos ou unidades que tenham a função de conduzir processos e modelagens para a es-

truturação e leilão de projetos públicos no modelo de concessões e PPPs.

O exemplo mais recente dos benefícios desse tipo de diretriz foi a criação do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) em maio de 2016, ainda como medida provisória, e a partir de setembro do mesmo ano, como lei. O PPI criou uma instância intragovernamental que permitiu melhorar as conexões entre órgãos públicos intervenientes em projetos de concessão, melhorou o diálogo com o setor privado, deu mais previsibilidade na condução dos processos preparatórios e forneceu aos investidores uma perspectiva mais realista dos projetos públicos ofertados pelo governo federal.

Tal iniciativa deve ser mantida e, preferencialmente, disseminada pelos estados e maiores municípios. Ademais, é desejável que unidades públicas como o PPI tenham independência, sobretudo de influência política. Um modelo que poderia ser adotado é o da Infrastructure and Projects Authority (IPA) do Reino Unido, que trabalha na elaboração de projetos de qualidade no setor de infraestrutura.



2.2 SEGURANÇA JURÍDICA

O ESTADO TEM DE SER PROTAGONISTA NA PRESERVAÇÃO DA LEGALIDADE

Conceito basilar, a segurança jurídica deriva de um conjunto de leis, regras, decisões, atos e intenções do poder público, ratificadas ou não, construídas ao longo do tempo. Ter segurança jurídica não significa que o ambiente legal e contratual será inflexível ou imutável, mas que repectuações, solução de conflitos ou imprevistos serão conduzidos em ambiente de negócios onde previsibilidade e confiança entre as partes serão mais regras que exceções.

Alguns casos recentes exemplificam os impactos e transtornos da falta de segurança jurídica causada por órgãos ou poderes públicos. Em outubro de 2017, o governo federal tomou decisão unilateral e revogou portaria que impedia voos de longa distância no aeroporto de Pampulha, afetando a sustentabilidade econômica do aeroporto de Confins. A decisão foi cautelarmente suspensa pelo TCU.

Outro exemplo é o vaivém em torno das condições e prazos de pagamento das indenizações derivadas do processo de prorrogação de concessões de transmissão de energia em 2012 mediante redução tarifária de 70%. Somente em 2016 o ministério setorial editou portaria indicando regras, o que devolveu capacidade de investimento a muitas concessionárias. No entanto, as regras foram alvo de liminares do Poder Judiciário e de propostas de mudanças em projetos de lei.

O setor elétrico é palco de outro caso de insegurança jurídica: a indefinição do governo federal em dar solução para o risco hidrológico, medido pelo GSF, indicador que mensura a relação entre energia comercializada e energia entregue pelas hidrelétricas. Há fatores alheios à gestão

das empresas impedindo a entrega de energia. A indefinição causou inadimplência generalizada e judicialização no mercado de curto prazo de energia.

Insegurança jurídica é o que paira ainda sobre operadores de rodovias sob concessão. Há mais de 200 projetos de lei em tramitação em âmbito federal e estadual pleiteando descontos ou gratuidades para grupos específicos. Um deles, o PLC 8/2013, pretende isentar do pedágio residentes e trabalhadores de cidades que tenham praça de cobrança, gerando reequilíbrio econômico financeiro e transferindo a conta para o restante dos usuários, que deve sofrer, na média, reajuste de tarifas de 20%, chegando a 205% em caso específico.

Um quarto caso afeta o gerenciamento de resíduos sólidos nos centros urbanos. Em julgamento de uma ação de inconstitucionalidade que questiona artigos do Código Florestal (Lei 12.651/2012), o Supremo Tribunal Federal (STF) indica que vai desconsiderar a gestão de resíduos sólidos entre os serviços de utilidade pública. Pela lei, atividades de utilidade pública são permitidas em Áreas de Preservação Permanente (APP), nas quais funcionam quase todos os aterros sanitários, estruturas ambientalmente licenciadas. Em votos e pronunciamentos, alguns ministros confundiram a atividade de gestão de resíduos por aterros sanitários (ambientalmente correta) com lixões (irregulares) – que, por lei, deveriam estar erradicados no Brasil desde agosto de 2014. Se tal confusão prevalecer, quase todos os aterros sanitários correm o risco de serem fechados, impulsionando a expansão dos lixões. O setor de resíduos sólidos convive com insegurança jurídica também nos casos de inadimplência dos municípios, principalmente os que não contam com receita própria oriunda de taxas ou tarifas para o custeio dos serviços.

Mais recentemente, ganhou repercussão geral no setor de infraestrutura a decisão do STF de concordar com a incidência de IPTU em um arrendamento portuário no Porto de Santos. O tema tem sido estudado por empresas de ferrovias, aeroportos, rodovias e transmissão de energia, entre outras áreas. Há muita dúvida e questionamentos: pertinência da cobrança, precedentes, excludentes, abrangência da decisão do STF, quais áreas da concessão estariam sujeitas à incidência e, por fim, direito a reequilíbrio econômico-financeiro. Há receio de algumas concessões tornarem-se insustentáveis, bem como de perda de atratividade para leilões futuros. A incidência de IPTU, se abrangente, pode significar tributação anual de bilhões de reais, custos retroativos, centenas de conflitos judiciais e transferência de custos para usuários a partir de demandas de reequilíbrio econômico-financeiro.

A segurança jurídica será mais evidente quanto mais clara e menos discricionária for a regulação, quanto mais eficiente e independente forem as agências reguladoras, quanto mais célere funcionar o Poder Judiciário. Cumprimento de contratos e solução de imprevistos e desequilíbrios serão resultado de um ambiente de negócios com maior segurança jurídica.

Um dos fatores mais críticos atualmente é o entendimento do papel dos órgãos de fiscalização e controle. Há necessidade de o Congresso Nacional abordar definitivamente a pauta do limite de atuação desses órgãos. O exercício das competências de controle e fiscalização de programas, projetos e gastos públicos, com foco na legalidade ou na eficiência, não pode se confundir com a função de desenhar diretrizes e características de políticas públicas, cabíveis a órgãos do Poder Executivo.

Esse exame parlamentar precisa entender a expansão das competências que o tribunal assumiu recentemente, no vácuo de atuação de outros órgãos e poderes, para entender dentro da organização do



Estado os espaços em que há sobreposição de competências cabíveis a agências reguladoras e outros órgãos do poder público.

Essa é uma questão essencial para reverter o sentimento de apagão decisório, caracterizado pela insegurança que se alastrou entre funcionários públicos com obrigação de tomar decisões em funções importantes, como licenciamento ambiental, formulação de editais e avaliação de pedidos de reequilíbrios contratuais em contratos de concessão.

Em abril de 2018, a Presidência da República sancionou a Lei 13.655/2018, que inclui disposições sobre segurança jurídica nas normas introdutórias do direito brasileiro. A Abdib apoiou a matéria e considera que a lei contribui para o processo gradual e contínuo de fortalecer a segurança jurídica no Brasil. Um ponto de destaque é exigir que decisões públicas sejam fundamentadas e que considerem sempre as consequências práticas, não se limitando somente a valores jurídicos abstratos.

2.3 ESTUDOS E PROJETOS

NOVA DINÂMICA PARA AMPLIAR A OFERTA DE ESTUDOS E PROJETOS

A expansão do investimento em infraestrutura no Brasil depende diretamente da existência de projetos bem estruturados para dinamizar, entre outras estratégias, o ritmo de concessões e parcerias público-privadas (PPP).

Diante das limitações do poder público na oferta de tais projetos, o Estado regulamentou, nos últimos anos, a participação privada na elaboração e entrega de análises e estudos que servem de base para a estruturação dos projetos. Atualmente, uma boa parcela de empreendimentos viabilizados para investimento privado tem origem na estruturação privada.

Defensora dessa diretriz, a Abdib tem historicamente contribuído para esse propósito, seja oferecendo sugestões para a

administração pública normatizar o arcabouço legal que regula a participação privada na oferta de estudos e projetos, seja incentivando o setor privado a participar das iniciativas destinadas a essas finalidades.

Nesse sentido, a Abdib tem apostado em modelos de PMI nos quais coordena a ação de múltiplos parceiros para a condução do processo de estruturação dos projetos e engaja empresas no financiamento dos estudos.

Como exemplo é possível citar o apoio a uma iniciativa do Ministério do Planejamento em que a Abdib tem o papel de engajar o setor privado para aportar recursos destinados a estudos e projetos para modelar concessões e PPP em áreas de infraestrutura urbana, como saneamento básico, resíduos sólidos, iluminação pública e mobilidade urbana. Os recursos privados aportados serão complementados por parcelas equivalentes do FEP, fundo instituído pela Lei 13.529/2017 para apoiar a estruturação de projetos. Pela proposta, uma instituição de fomento, como por exemplo o Banco Mundial, será a responsável por gerenciar a contratação de serviços técnicos e estudos.

Em maio de 2018, o BNDES anunciou a decisão de retomar a estruturação de projetos de infraestrutura com uma equipe dedicada para tais análises. Trata-se de uma importante iniciativa, com pleno apoio da Abdib, na medida em que o BNDES é um dos mais experientes agentes nessa frente de atuação, com reconhecido papel na estruturação de projetos ao longo das últimas décadas, inclusive no âmbito do Plano Nacional de Desestatização (PND).



AGÊNCIAS REGULADORAS



NO CONGRESSO, PROJETO DE LEI TRAZ REGRAS VALIOSAS

As agências reguladoras, após 20 anos de existência no Brasil, convivem com a expectativa de passarem por um processo de fortalecimento. O PL 6.621/2016, em tramitação na Câmara dos Deputados e já aprovado no Senado Federal, tem potencial de cumprir essa diretriz.

Além de padronizar a governança de agências reguladoras criadas em momentos diferentes, o projeto de lei introduz mecanismos que prometem maior independência orçamentária, fortalecimento institucional, capacitação de quadros técnicos, redução das vacâncias de diretorias, mais rigor na seleção de candidatos a diretores e proteção jurídica ao corpo técnico dos reguladores.

Um dos pontos fundamentais defendidos pela Abdib e previsto no PL 6.621/2016 aborda a provisão orçamentária das agên-

cias reguladoras. Antes definido pelo ministério setorial, o orçamento passa a ser estipulado pelo Ministério do Planejamento, reduzindo risco de interferência política. A estabilidade nos repasses orçamentários é fundamental para assegurar condições para os reguladores capacitarem recursos humanos, atraírem talentos, preservarem a memória técnica da instituição, realizarem pesquisas e inventários e fiscalizarem contratos.

O PL obriga o ente regulador a realizar análises de impacto regulatório (AIR) antes de propor e efetivar mudanças regulatórias. Como a agência reguladora tem poder normativo, com impacto nos negócios das empresas, nas ações do poder concedente e nos interesses dos usuários, é importante adotar tal processo. Já há trabalho conduzido pelo Ministério da Casa Civil para estabelecer diretrizes, metodologia e critérios para conduzir AIR.

A proposição legislativa também atende reivindicação das empresas e da Abdib na medida em que estabelece critérios técnicos mais adequados e rigorosos para a seleção e nomeação de diretores das agências reguladoras, reduzindo oportunidades para aparelhamento político na composição das diretorias das agências reguladoras. Adicionalmente, propõe-se regimento para evitar vacâncias nas diretorias. Apesar de menos intenso atualmente, a vacância nas instâncias superiores dos entes reguladores ainda é um problema grave.

A Abdib defende também medida que dê amparo jurídico para servidores das agências reguladoras, pois há uma espécie de “apagão decisório” em virtude do receio de sofrerem processos judiciais ou sanções administrativas devido a discordâncias entre instituições de formulação e de controle de políticas públicas.

2.5

FINANCIAMENTO E GARANTIAS

O NOVO MODELO DE FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO PASSA PELAS GARANTIAS

Está em curso no Brasil uma transição de um modelo de financiamento de longo prazo, antes suportado majoritariamente pelo BNDES e demais bancos públicos, para outro, mais diversificado. Mudanças na taxa de juros adotada pelo BNDES (agora, com a TLP) e a redução acentuada da taxa básica de juros (Selic, de 14,25% para 6,50% em dois anos) forçaram novas estratégias de poupadores e investidores.

Em primeiro lugar, é preciso salientar a necessidade de preservar a importância do BNDES, tanto no financiamento quanto na estruturação de programas e participação em fundos de investimentos. A instituição de fomento tem papel relevante a desempenhar na infraestrutura.

Em segundo lugar, apesar da redução de tamanho, o BNDES continuará a ser fonte importante no financiamento de longo prazo, pois os bancos privados não possuem funding com prazos mais dilatados.

Um terceiro ponto importante: a retomada dos investimentos em infraestrutura na dimensão que a economia requer dependerá de todas as fontes de financiamento disponíveis, incluindo recursos externos e mercado de capitais, além das já tradicionais fontes oficiais e multilaterais.

Nesse contexto, é esperado um protagonismo do mercado de capitais, como é possível perceber pela elevação dos valores das debêntures incentivadas de infraestrutura para pessoas físicas. No entanto, será necessário ampliar a colocação desses papéis com benefícios fiscais para além das pessoas físicas quando houver uma retomada da economia.

Os fundos de previdência privada, com R\$ 730 bilhões de ativos aproximadamente, alocados atualmente em renda fixa e títulos

de dívida pública, principalmente, podem se transformar em fonte relevante de recursos para o financiamento da infraestrutura caso haja extensão do incentivo tributário para títulos adquiridos por estes entes.

Além disso, há potencial para atrair a liquidez internacional para investimentos internos em infraestrutura. Para isso, surge proposta para incentivar a captação de recursos estrangeiros por emissões de debêntures com isenção de imposto de renda, o que é importante no atual momento da economia. A sugestão consiste em promover duas alterações na Lei 12.431/2011. Na primeira, incluir a possibilidade de remuneração por taxa de juros pós-fixada em Certificado de Depósito Interbancário (CDI), em reais ou moeda estrangeira. A lei permite somente remuneração por taxa de juros pré-fixada vinculada a índice de preços ou taxa referencial. Na segunda, títulos emitidos no exterior em moeda estrangeira passariam também a ser beneficiados com isenção tributária – e não somente para emissões locais.

O New Development Bank (NDB), por fim, também apresenta potencial para ser um agente importante para o financiamento de projetos de infraestrutura no Brasil. Com três anos de funcionamento, o banco tem uma carteira de 21 projetos aprovados, totalizando US\$ 5,1 bilhões, dos quais quatro projetos estão localizados no Brasil, com financiamento de US\$ 620 milhões. Os desembolsos, até o momento, rumaram principalmente para Índia (34% do total), seguida por China (23%), Brasil (12%) e África do Sul (7%). O Brasil precisa acelerar providências para aproveitar os recursos disponíveis no NDB para, via BNDES, fundos de investimento (*private equity*) ou crédito direto para empresas, dinamizar o financiamento para empreendimentos de infraestrutura no país.

Project finance

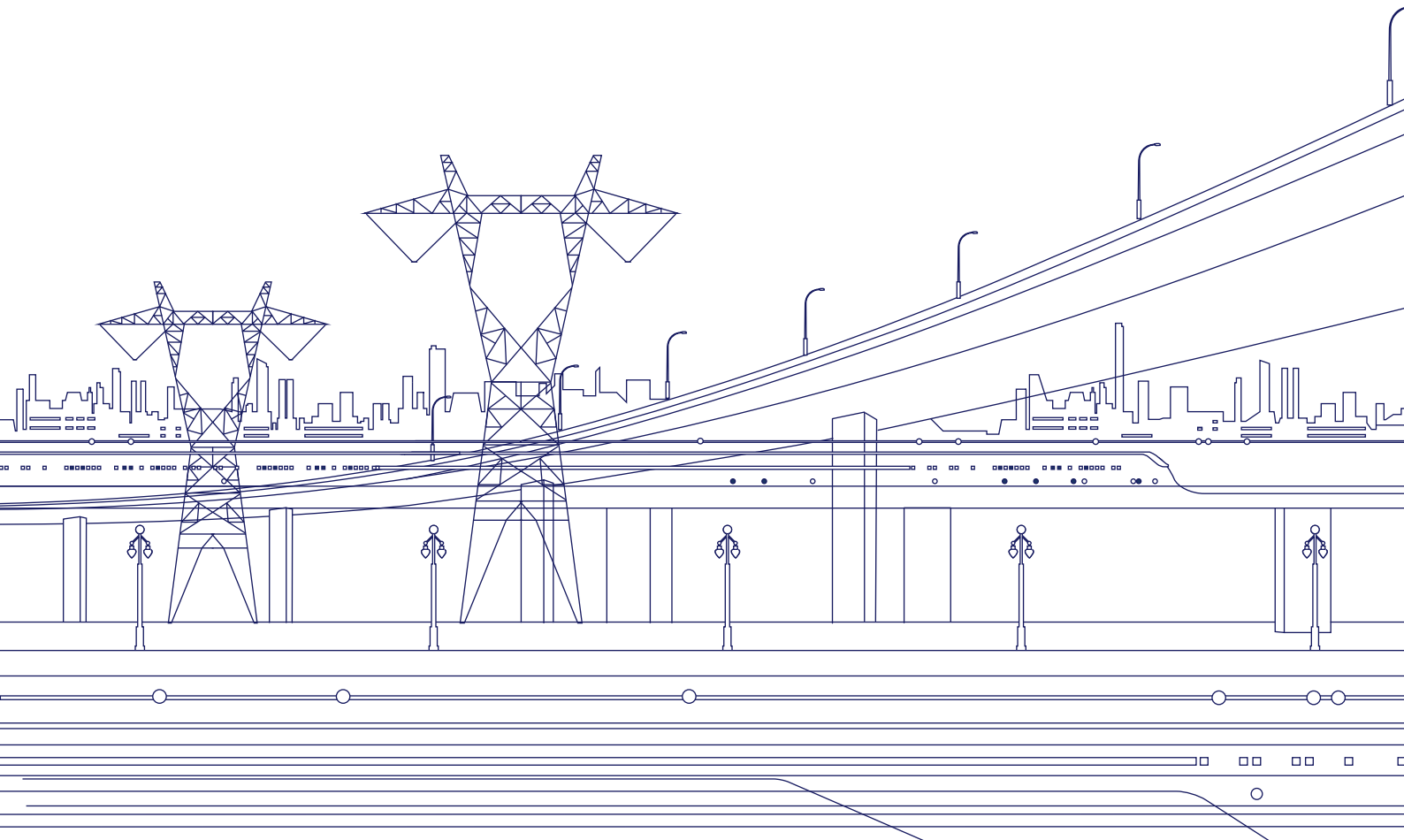
Nesse contexto de mudanças, avançou a percepção da urgência em adotar o *project finance non recourse* no financiamento dos investimentos em infraestrutura. Para isso, é fundamental reforçar a segurança e as garantias aos financiadores e demais partes relacionadas.

A Abdib articulou uma solução que prevê foco na implantação do empreendimento, monitoramento intensivo na fase pré-operacional e substituição de garantias corporativas (restritas) e/ou fiança bancária (custos elevados) por um pacote de apólices de seguros e demais garantias destinadas às especificidades de investidores, poder concedente e financiadores.

Além disso, a solução defendida pela Abdib se atrela a outros fatores críticos, como a existência de estudos e projetos de qualidade superior, a definição de matriz de riscos mais completa e a própria

distribuição mais eficiente dos riscos entre governos, agentes privados e financiadores. Inclui certificação de projetos na fase de licitação, perícias técnicas para garantir a qualidade da obra e processos de gestão de conformidade. A ampliação da utilização do seguro garantia na legislação de contratação pública também reforçará o arcabouço para a estruturação de financiamento para os investimentos em infraestrutura.

A cobertura de riscos não gerenciáveis pelo empreendedor é também fator relevante e encontra guarida em soluções já constituídas, como o Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE) no âmbito federal. Para o funcionamento adequado, é preciso haver capitalização em montante compatível com o volume de investimentos em infraestrutura esperado para os próximos anos.



2.6 MEIO AMBIENTE

SÓ UMA LEI GERAL PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL NÃO BASTARÁ

Desenvolvimento e meio ambiente são interdependentes. A existência de infraestrutura, ao lado da presença das instituições públicas, é condição essencial para o desenvolvimento econômico e social e também para evitar a degradação dos recursos sociais e naturais. De outro lado, o desenvolvimento econômico e social não se sustenta sem a devida viabilidade ambiental.

Diante da enorme parcela da população ainda carente de serviços essenciais, como saneamento, transporte e energia, o licenciamento ambiental, aliado às melhores práticas de gestão e alternativas tecnológicas, assume função importante para garantir o investimento sustentável em infraestrutura.

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

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



Há muitos agentes intervenientes ou interessados, como ministérios, autarquias, órgãos estaduais e municipais, Fundação Palmares, Iphan, Funai, Inbra, ONGs, movimentos sociais, populações afetadas, órgãos de controle e Poder Judiciário.

A abrangência e a complexidade dos estudos ambientais são crescentes, tanto quanto as demandas ambientais da sociedade, transformando o licenciamento ambiental em um balcão de negociação e em um processo bastante crítico. Por isso, especialistas, gestores públicos e agentes privados concordam que é fundamental reordenar os procedimentos de licencia-



mento ambiental, estabelecer critérios e conceitos, bem como prazos e responsabilidades em uma Lei Geral de Licenciamento Ambiental para conferir segurança jurídica. E, portanto, as questões socioambientais devem ser interpretadas e tratadas com a mesma relevância que as outras disciplinas, tanto pelo lado do investidor quanto dos demais órgãos envolvidos no desenvolvimento e na implantação de projetos.

O PL 3.729/2004, em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe uma Lei Geral de Licenciamento Ambiental. Ele mantém a diretriz de distribuir competências entre União, estados e municípios. Nesse

esforço de revisão legal, aperfeiçoa aspectos sobre licenças ambientais, área de influência dos projetos, estipula prazos para as etapas do licenciamento e revê exigências consideradas desnecessárias. Cria ainda novos procedimentos para o licenciamento ambiental – licenciamento unificado e licenciamento por adesão e compromisso – para empreendimentos de baixo impacto socioambiental, nos quais o licenciamento deve ser mais rápido para dinamizar o mercado e diminuir a carga de trabalho do serviço público, que deve concentrar esforços em processos com significativo impacto ambiental.

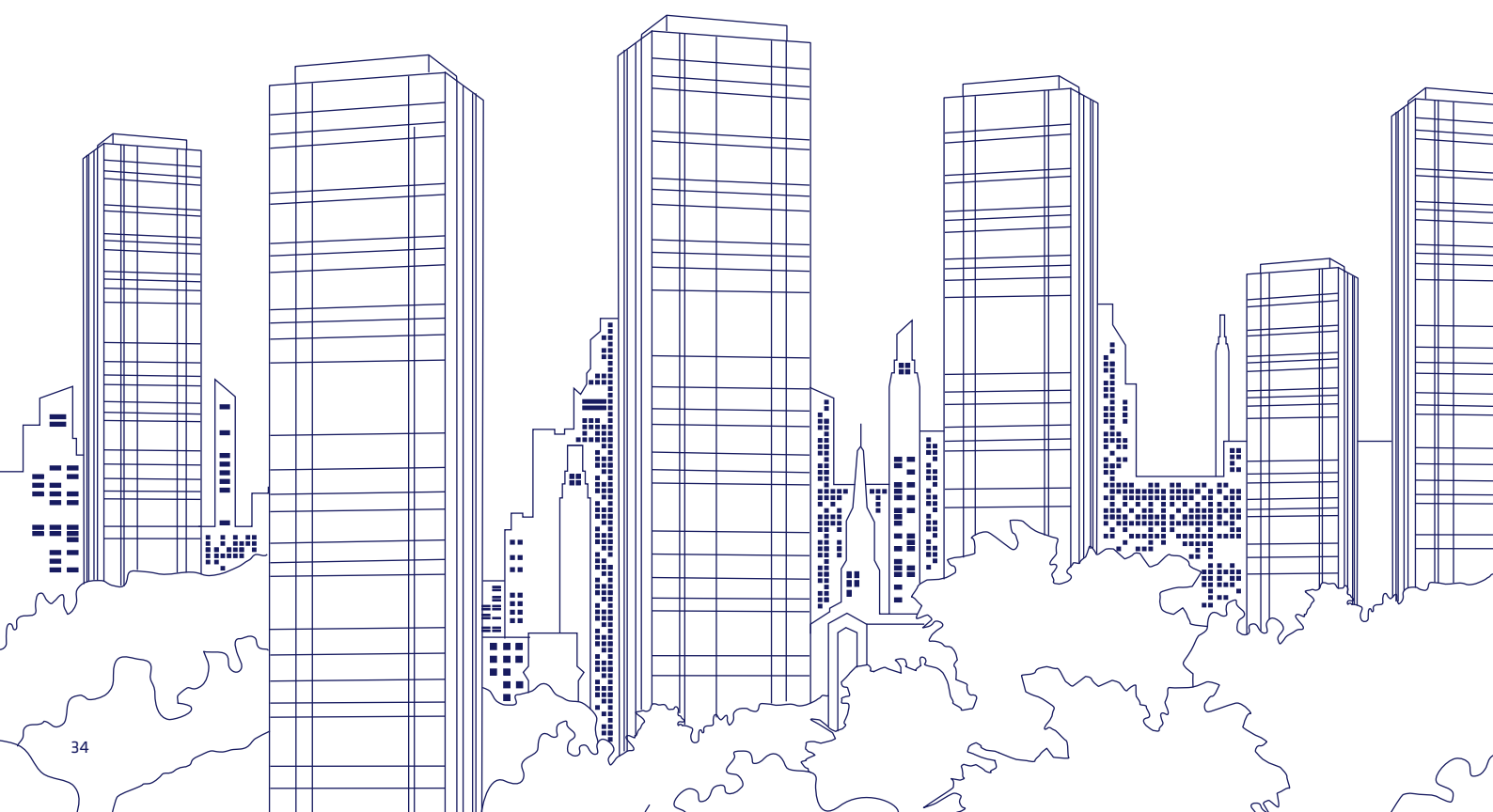
Outro aspecto importante da atual versão do PL 3.729/2004 é determinação para que órgãos ambientais criem uma base de dados para que diagnósticos ambientais realizados em estudos anteriores possam ser aproveitados em processos de licenciamento futuros para que possam ter o tratamento adequado, tal qual defende a Abdib. Esses bancos de dados sobre biodiversidade e patrimônio sociocultural serão importantes ferramentas de gestão na medida em que buscam sistematizar e permitir a consulta de informações de áreas já estudadas e, certamente, contribuirão para o devido monitoramento dos impactos, além de reduzir custos e proteger todos aqueles envolvidos e influenciados pelo empreendimento, portanto, designando a responsabilidade a quem der a causa ao dano.

Se uma lei geral pode trazer mais segurança jurídica para o trâmite das licenças ambientais, é basilar que, isoladamente, ela será limitada para prover melhorias significativas à gestão socioambiental na infraestrutura, de onde se espera mais previsibilidade quanto a custos e prazos envolvidos.

É fundamental, adicionalmente à revisão normativa, melhorar a qualidade de estudos, concentrar discussões sobre impactos socioambientais nas fases prévias do planejamento setorial e do licenciamento e também fortalecer a estrutura técnica e administrativa dos órgãos ambientais.

O Estado – governos federal, estaduais e municipais – precisam destinar recursos suficientes aos órgãos ambientais, em montante compatível aos desafios presentes em um cenário no qual a sociedade brasileira alçou a sustentabilidade ambiental como diretriz essencial do desenvolvimento econômico e social. Equipes em tamanho e qualificação adequados, sobretudo para funções essenciais, com investimentos em informatização, digitalização, organização e métodos, planos de carreira e treinamento.

Por fim, o rito ambiental não está livre, tal qual em outros processos inerentes a projetos de infraestrutura, da possibilidade de servidores públicos serem responsabilizados criminalmente por órgãos de controle mesmo quando as decisões são tomadas com base em estudos, processos formais e normas vigentes. É preciso oferecer suporte jurídico a eles.





CONTRATAÇÃO PÚBLICA

2.7

HÁ CAMINHOS PARA MELHORAR AS REGRAS DE LICITAÇÕES

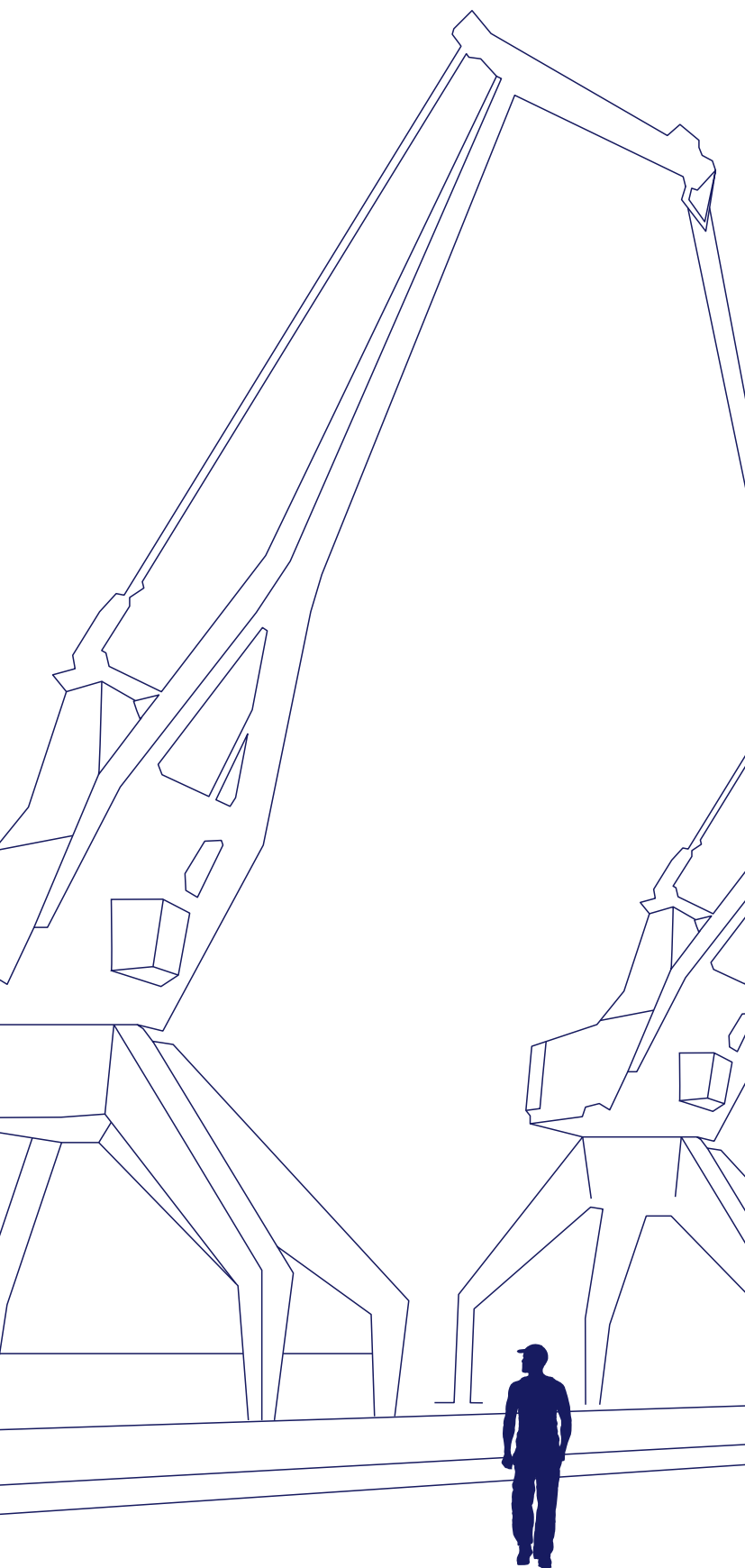
Há um consenso entre empresários e especialistas do setor de infraestrutura: as principais leis e normas que regem as contratações públicas – Lei 8.666/93, Regime Diferenciado de Contratação, pregão eletrônico – não são eficientes para propiciar uma boa contratação pela administração pública. O processo é moroso, há judicialização excessiva, milhares de obras públicas paralisadas e abandonadas, elevados custos de transação e diversos efeitos contrários aos pretendidos.

Na visão da Abdib, um cenário ideal incorreria na existência de uma lei específica para a contratação pública de projetos e obras de infraestrutura. Na ausência de tal legislação, a Abdib apoia a criação de

uma nova lei geral para as contratações públicas, como a que tramita atualmente no Congresso Nacional.

Um dos pontos de maior atenção é o capítulo das garantias. A Abdib defende utilização maior para o seguro garantia. Trata-se de instrumento eficiente para obras e serviços relacionados à infraestrutura, ainda mais relevante no caso de obra e serviço de engenharia de grande vulto, pois o seguro garante o cumprimento das obrigações assumidas pelo contratado.

A posição da Abdib tem duas diretrizes principais. Primeiro, que os seguros sejam suficientes para cobrir o custo adicional para substituir a empresa original e permitir a retomada das obras quando houver problemas com as empresas contratadas. Afinal, é para isso que serve o seguro garantia e, por isso, ele tem de ser dimensio-



nado adequadamente. Segundo, que o seguro garantia seja fortalecido e as apólices sejam exequíveis.

Caso haja mudanças no projeto, o que é muito comum na infraestrutura, sobretudo em obras de grande vulto, é preciso adaptar as apólices originalmente contratadas, tornando-as exequíveis.

A Abdib advoga pela ampliação da cobertura de seguro garantia para obras e serviços de engenharia de grande vulto para 30% do valor do contrato, índice considerado necessário para permitir que a apólice seja suficiente para a seguradora cobrir os custos adicionais quando tiver de substituir o contratado original por outro fornecedor – com cláusula obrigatória de retomada de obras (step in, onde a seguradora faz intermediação nesta troca de empresas). Para obras de menor vulto, o percentual de seguro garantia não deve exceder 20% do valor do contrato – deve ser em patamar suficiente para a retomada das obras. O seguro de propostas em até 1% do valor da contratação está em patamar adequado. São essas as recomendações para o capítulo de garantias da nova lei de contratações públicas, que tramita na Câmara dos Deputados no PL 1.292/1995, ao qual foi apensado o PL 6.814/2017.

De forma estrutural, é importante considerar que a proteção adequada ao poder público na contratação de bens e serviços, sobretudo quando envolver obras de grande vulto, requer análise de riscos metódica e rigorosa, identificando a matriz de riscos e vulnerabilidades e adotando medidas que previnam, mitiguem ou aloquem corretamente os riscos. A análise criteriosa apontará a necessidade de um pacote de apólices que dê segurança aos aspectos físicos e contratuais do projeto, bem como demais garantias. A solução se completa com o monitoramento das fases de construção e operação dos empreendimentos, contribuindo para detectar vulnerabilidades causadoras de atraso nos cronogramas e estouro nos orçamentos.

DESAPROPRIAÇÕES

2.8

MODERNIZAR A LEGISLAÇÃO SOBRE DESAPROPRIAÇÕES

Na década de 2000, quando surgem iniciativas para retomar e acelerar investimentos públicos e privados na infraestrutura, a dificuldade de promover desapropriações passou a atrasar ou paralisar diversos empreendimentos conduzidos pela administração pública ou por empresas e concessionárias. Surge a percepção de que é necessário modernizar a legislação sobre o assunto.

Independentemente se os processos são conduzidos por agente público ou privado, conflitos derivados da falta de acordo com proprietários cresceram e tornaram-se obstáculos significativos, a ponto de o tema invadir a agenda pública e privada de propostas necessárias para a melhoria do ambiente para negócios e investimentos.

Nesse contexto, o governo federal, em dezembro de 2015, editou a Medida Provisória 700/2015. O objetivo foi alterar o Decreto-Lei 3.365/1941, que disciplina a desapropriação por utilidade pública. O impulso modernizador prevaleceu por pouco tempo. Infelizmente, a MP 700/2015 perdeu eficácia em razão de não ter sido apreciada pelo Congresso Nacional no prazo constitucional. A perda de eficácia, todavia, não dissipou a necessidade de revisar as normas.

A Abdib advoga algumas diretrizes para a modernização da legislação sobre desapropriações por utilidade pública. É necessário distribuir de forma mais equilibrada as responsabilidades entre administração pública e agentes privados, resguardando ao poder concedente atos como a declaração de utilidade pública, mas permitindo que particulares realizem ações de desapropriação. É inteligente, ainda, evitar a alocação integral do risco a uma das partes contratantes ou a divisão desproporcional de obrigações.

Adequações terão de ser feitas também nas leis que regem concessões e contratações públicas, permitindo que o poder público seja o responsável pelos pagamentos das indenizações devidas aos proprietários dos imóveis mesmo quando os atos intrínsecos à desapropriação forem promovidos por agente privado.

Um dos pontos nevrálgicos da necessária atualização da legislação sobre desapropriações públicas é o estabelecimento de prazo para decisão acerca da imissão na posse quando há declaração de urgência. A liberação da área a ser desapropriada, para fins de imissão na posse, ocorre apenas após determinação do valor justo pelo juízo e atualmente não há cumprimento de prazo legal para a conclusão do laudo pericial.



2.9 CONCESSÕES

REGULAMENTAR LEI E SOLUCIONAR CONTRATOS PENDENTES

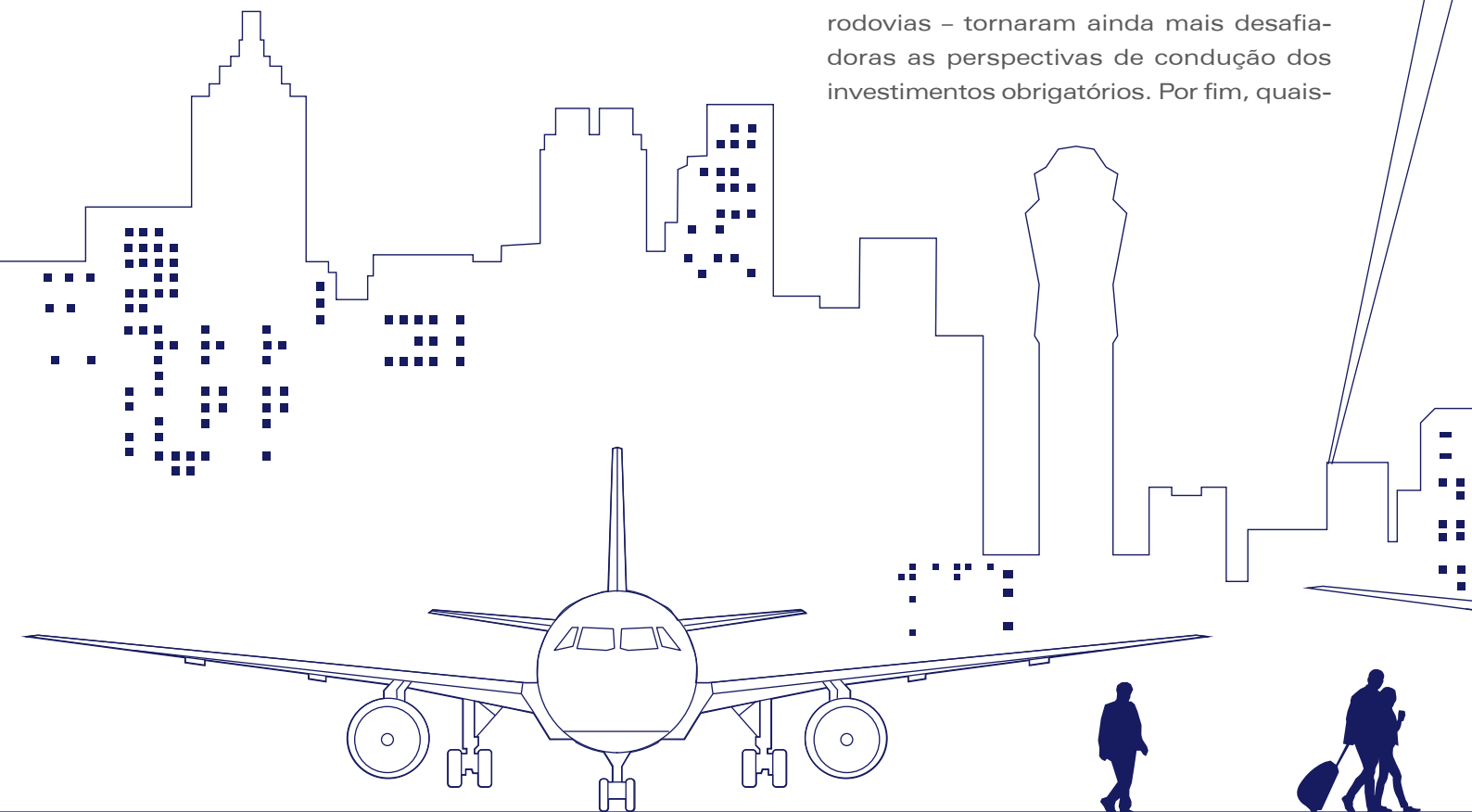
Concessões de ativos federais nas áreas de rodovias e aeroportos outorgados para a iniciativa privada entre 2012 e 2014 passaram a enfrentar diversas dificuldades de natureza econômica e financeira que, conseqüentemente, demandaram atenção do poder concedente.

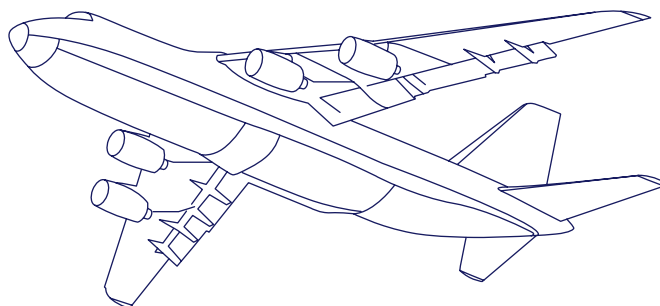
A crise econômica iniciada em 2014 reduziu drasticamente as perspectivas de receitas apontadas nos estudos. A estruturação e modelagem dos projetos de concessão alocaram riscos de forma desequilibrada, ignorando boas práticas de compartilhamento entre agentes públicos e privados envolvidos.

Na área ambiental, houve atraso para recebimento das licenças ambientais, a cargo do poder concedente. Além disso, as licenças foram entregues fatiadas, com permissão para intervenções em trechos separados e distantes, o que exigiu desmobilizações de canteiros de obras e custos adicionais pelas concessionárias rodoviárias.

O financiamento público de longo prazo do BNDES para boa parcela dos investimentos obrigatórios não foi aprovado em condições idealizadas na época dos leilões, em virtude da deterioração das variáveis econômicas e financeiras dos projetos e/ou das finanças de empresas controladoras.

Propostas agressivas – ágios elevados nas outorgas de aeroportos e deságios significativos nas tarifas de pedágio nas rodovias – tornaram ainda mais desafiadoras as perspectivas de condução dos investimentos obrigatórios. Por fim, quais-





quer evidências de desequilíbrio passaram a enfrentar morosidade ou postergação no processo de análise pelos reguladores em virtude de pressões dos órgãos de controle.

O governo federal demorou a perceber a dimensão do problema e o impacto social do imbróglio jurídico em torno das empresas, concessões e planos de investimento. Além da demora, a estratégia inicial, de oferecer duas opções de solução – a solução privada ou a devolução antecipada de forma amigável mediante indenização –, foi parcialmente implantada.

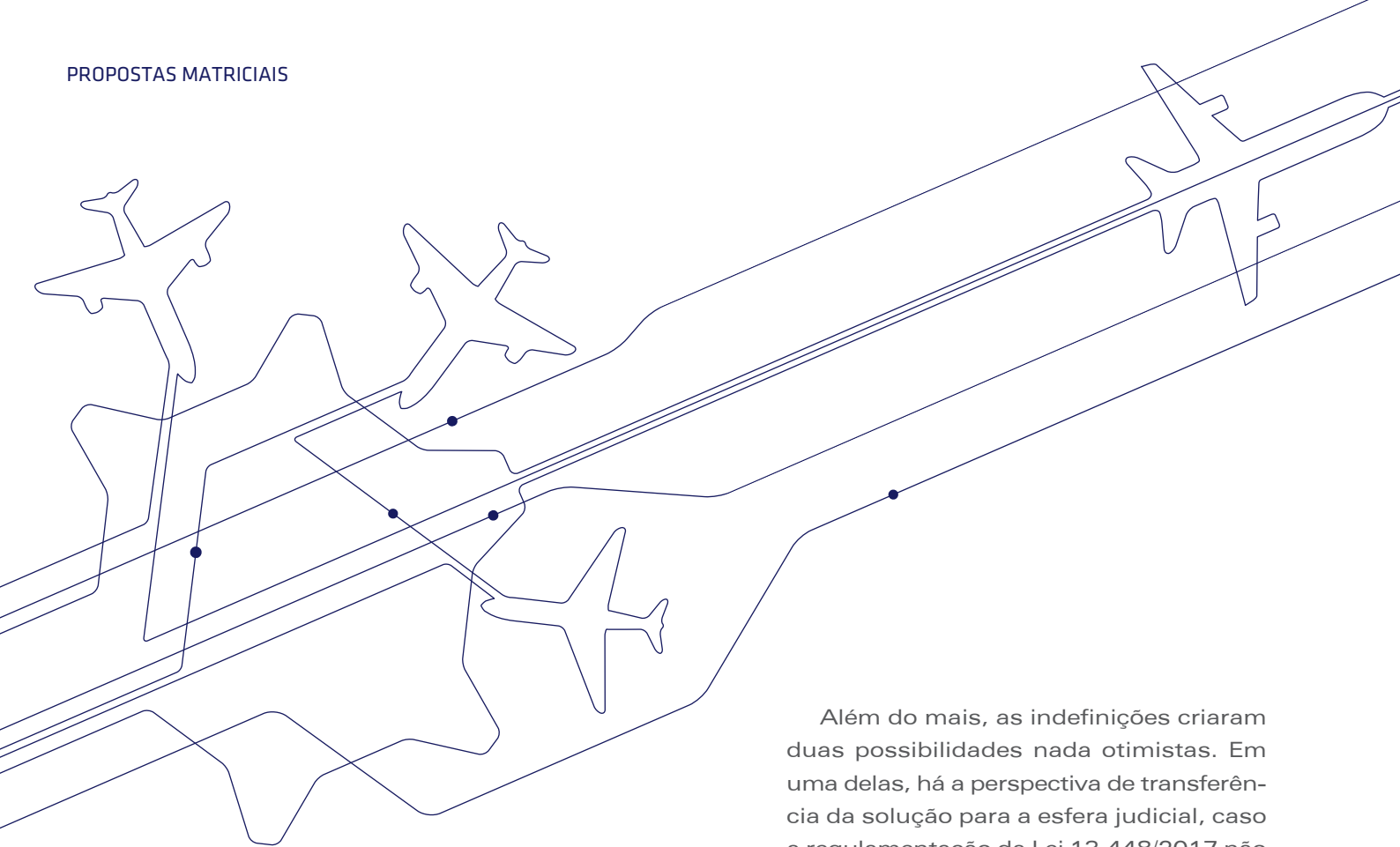
No último trimestre de 2016, o governo federal editou medida provisória para oferecer uma alternativa de solução para as concessões problemáticas – transformada na Lei 13.448/2017. A legislação, no entanto, não gerou resultados esperados porque, um ano após a sanção, ainda não foi regulamentada. Há questões importantes para serem definidas que são decisivas

para a tomada de decisão do concessionário sobre antecipar ou não o término do contrato de forma amigável – por exemplo, o método de cálculo das indenizações e a cessação de obrigações de investimentos. É urgente que o Poder Executivo tome uma decisão a respeito das questões técnicas e da forma – se via decreto do Poder Executivo ou resoluções de agências reguladoras

A Abdib produziu e entregou às autoridades públicas um documento com diretrizes e recomendações para que a regulamentação seja efetiva em atingir objetivos idealizados pelos legisladores. Um exemplo é a necessidade de fazer cessar multas e obrigações de investimentos a partir do momento em que a empresa manifestar a decisão de devolver a concessão.

Já a solução privada ganhou legislação no setor aeroportuário, mas não no rodoviário. Para as concessões de aeroportos, houve a sanção da Lei 13.499/2017,





que oferece a alternativa de reprogramar o pagamento dos valores das outorgas. O objetivo é preservar o interesse público ao manter condições contratuais favoráveis aos usuários e ao poder concedente e também garantir investimentos já contratados.

Os mesmos objetivos não foram suficientes para aprovar legislação oferecendo uma alternativa de solução privada para as concessões rodoviárias. A MP 800/2017, que sugeriu critérios e contrapartidas para reprogramar investimentos em concessões rodoviárias federais, não foi votada no prazo regimental e perdeu validade.

Desde 2015, quando os problemas ficaram evidentes, um único contrato de concessão aeroportuária conseguiu solução estruturante a partir da reprogramação de pagamento de outorgas e transferência de controle para outra operadora.

A decisão era urgente em 2015 e tornou-se, atualmente, ainda mais. A postergação da solução paralisou ou desacelerou investimentos, deixando de injetar na economia recursos importantes no curto prazo, capazes de gerar empregos, aumentar a arrecadação de impostos e melhorar a qualidade dos serviços.

Além do mais, as indefinições criaram duas possibilidades nada otimistas. Em uma delas, há a perspectiva de transferência da solução para a esfera judicial, caso a regulamentação da Lei 13.448/2017 não seja feita ou as normas sejam incompatíveis com as expectativas das atuais concessionárias, acrescentando ainda mais instabilidade e falta de perspectiva de curto prazo para a retomada de investimentos em ativos de transportes listados entre os mais importantes do país.

Em outra frente, caso a regulamentação da Lei 13.448/2017 ocorra e traga regras consideradas satisfatórias pelas concessionárias, ocorrerá a devolução das concessões para nova licitação pelo poder concedente. Conseqüentemente, haverá um processo moroso de elaboração de novos estudos, modelagem da concessão, aprovações por órgão controlador e realização de novo leilão, com outorgas e tarifas menos satisfatórias ao poder concedente e aos usuários, respectivamente.

A Lei 13.448/2017 também traz mecanismos para autorizar a prorrogação antecipada de concessões ferroviárias mediante novos investimentos na malha férrea. Da mesma forma, há assuntos que demandam regulamentação, por meio de decretos e/ou de portarias ministeriais, entre eles: extinção de contratos de arrendamento, devolução de trechos ferroviários considerados antieconômicos, inventário de edificações e desfazimento de bens.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

2.10

O COMÉRCIO EXTERIOR PRECISA FIGURAR ENTRE AS PRIORIDADES DO PAÍS

Entre as dez maiores economias do mundo, o Brasil nunca foi protagonista na pauta de comércio exterior. As maiores economias tratam o comércio com outros países como política estratégica e prioritária. No Brasil, o tema nunca possuiu tal prestígio.

Para ter maior inserção no fluxo de comércio global, o Brasil precisa ter uma agenda em múltiplas frentes. Uma delas é ampliar participação em missões empresariais e governamentais para países com potencial de fortalecer relações e fluxos comerciais. Outra é aumentar a influência em instituições mundiais de fomento, como o New Development Bank (NDB), que pode passar a exercer papel comple-

mentar significativo na viabilidade de projetos de infraestrutura no Brasil, por exemplo, aportando recursos em fundos de participação destinados a apoiar projetos locais. Uma terceira frente para fortalecer a atuação nas esferas de coordenação e operação dos Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul).

Outra frente específica é a de exportação de bens e serviços de infraestrutura. O Estado brasileiro precisa considerar este mercado mundial como parte importante de uma estratégia de geração de emprego, renda e crescimento econômico para o país. Dessa forma, terá de dinamizar o sistema brasileiro de apoio para exportação.

Na área de bens e serviços de infraestrutura, um mercado global dos mais complexos e acirrados, as empresas brasileiras conseguiram ocupar posições de destaque, mas esta participação foi reduzida



significativamente nos últimos anos, exigindo reposicionamento estratégico e reação. Trata-se de um mercado restrito. Estima-se que aproximadamente 300 empresas de 15 países dividam o conjunto de receitas advindas do mercado de exportações de bens e serviços de infraestrutura. O Brasil já respondeu por 2,3% do mercado global de bens e serviços de infraestrutura, liderado por Espanha, Estados Unidos e China. Regionalmente, o Brasil avançou significativamente na América Latina (de índice irrelevante em 2004 para 17,8% do mercado latino-americano em 2012) e na África (de índice irrelevante em 2004 para 4,1% do mercado africano em 2012)². Em 2016, no entanto, a participação brasileira nesse mercado global recuou para 1,0% de um mercado global de US\$ 468 bilhões³. Na América Latina, essa participação recuou para 8,7%. Na África, foi reduzida a 2,4%.

Além dos ganhos em termos de competitividade, há que se dar destaque para a cadeia de fornecedores envolvida nas exportações de bens e serviços de infraestrutura. Cada empresa exportadora brasileira nestes mercados serve como âncora para as vendas externas de um conjunto de 2.800 empresas, sobretudo micro, pequenas e médias.

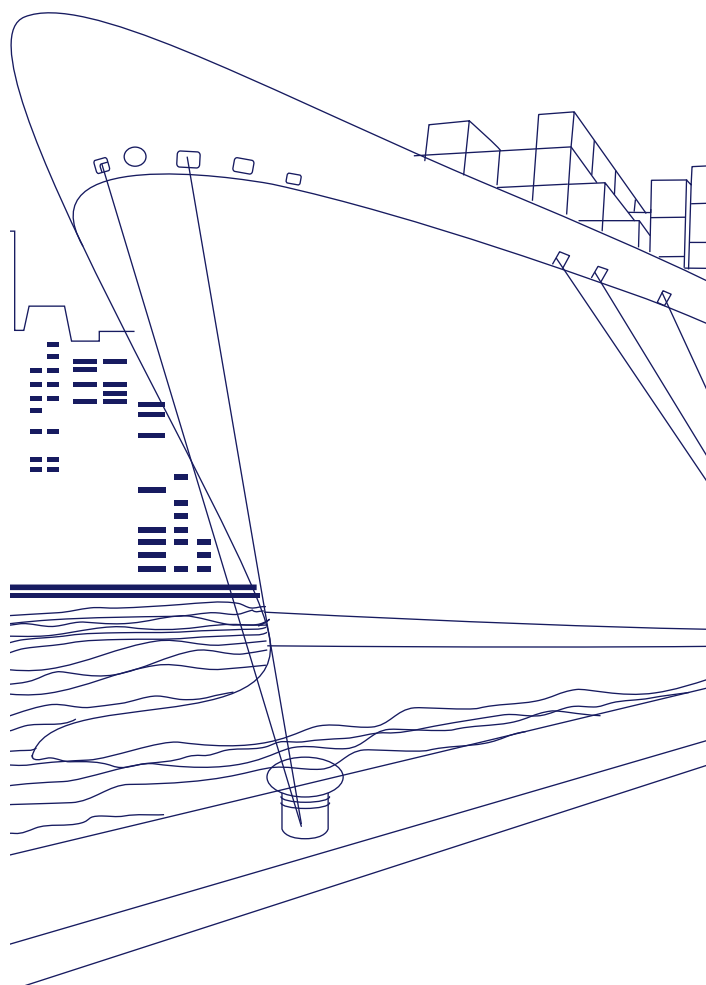
É por isso que impulsionar a exportações de bens e serviços de engenharia assume papel relevante na estratégia de desenvolvimento das principais nações desenvolvidas e emergentes, que apoiam as exportações de suas empresas por meio de programas de financiamento às exportações e mecanismos de seguro de crédito e garantias, entre outras ações.

Para que o Brasil possa retomar posições,

O Brasil já respondeu por
2,3%
do mercado global de bens e serviços de infraestrutura

Avançou para
17,8%
na América Latina

4,1%
na África em 2012



2. Exportação de serviço de engenharia, produto invisível que gera um visível canal de comercialização de bens e uma consistente cultura exportadora. Artigo de José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio exterior do Brasil (AEB), publicado na Revista Brasileira de Comércio Exterior (RBCE) 119 de abril - junho de 2014.
3. ENR - Engineering News Record, compilado pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (Sinicon).

Aproximadamente

300 empresas de **15** países dividem o conjunto de receitas advindas do mercado de exportações de bens e serviços de infraestrutura

A cada empresa exportadora brasileira

1 = **2.800**
empresas realizam vendas externas



o cenário será ainda mais desafiador, interna e externamente. Há enorme liquidez internacionalmente, com taxas de juros baixas, em apoio a concorrentes brasileiros.

A partir da crise de 2008 e da entrada em vigor das Regras de Basileia III, que impactaram de maneira incisiva o setor bancário privado, as agências de crédito à exportação internacionais têm ampliado o volume de apoio às exportações de seus países bem como aprimorado os mecanismos de apoio, tais como:

- Maior uso de garantias incondicionais: basta a notificação do sinistro pelo credor ao garantidor para o pagamento da indenização, o que confere maior segurança jurídica ao primeiro e confere maior competitividade às exportações.
- Intensificação de linhas de apoio à internacionalização de empresas (IED).
- Ampliação dos percentuais de financiamento de gastos locais (importações não originárias do país que está financiando o projeto).
- Financiamento à importação para tornar mais competitivos os bens e serviços produzidos pelo país da agência de crédito à exportação.
- Permanente avaliação de processos de contratação para tornar o apoio oficial mais ágil e conferir competitividade às empresas de seus respectivos países.
- Abertura de escritórios das agências de crédito à exportação em países-foco das estratégias de mercado dessas instituições.

A título de exemplo, as agências chinesas de crédito à exportação exigem 60% de exportações chinesas – e o restante do crédito pode ser aplicado livremente. A UK Export Finance (UKEF) financia até 80% de gasto local ou compras estrangeiras para exportadores do Reino Unido, o que também tem ocorrido com inúmeras outras agências de crédito à exportação.

Na prática brasileira, por outro lado, não há garantia incondicional e não é admitido o financiamento de qualquer gasto local ou

importações. Ocorreu o encerramento de escritórios do BNDES no exterior e o prazo de análise da concessão de crédito é o mais longo do mundo, com 457 dias em média (na China, o prazo é de 120 dias entre o pedido e o primeiro desembolso. Nos EUA, 60 dias. Na média mundial, 180 dias).

Da mesma forma, o processo inconcluso de ajuste no Brasil prejudica o papel de fomento do BNDES e de programas sólidos de financiamento às exportações. A atuação de órgãos de controle gera receio

dos agentes públicos em autorizar as operações de crédito.

Uma política pública brasileira, mais ativa, para a exportação de bens e serviços de infraestrutura, não pode prescindir do papel do BNDES, de orçamento suficiente em programas oficiais de apoio às exportações, de celeridade nas operações, bem como da criação de condições para o financiamento comercial (bancos privados) das exportações brasileiras, entre outras medidas detalhadas abaixo:

Seguro de crédito à exportação

A aprovação da Emenda Constitucional nº 95/2017, traz consigo problema a ser resolvido para que o mecanismo de seguro de crédito à exportação continue existindo. Isso porque, no caso de ocorrência de sinistro expressivo, cuja indenização não esteja orçada, pelas regras instituídas pela EC pode ser inviável obter orçamento para se honrar tal compromisso. Como solução, sugere-se transformar o Fundo de Garantia à Exportação (que dá lastro

ao seguro) em fundo financeiro (hoje escritural e alocado no patrimônio do Ministério da Fazenda), de modo que seja possível contar de imediato com seus recursos para honrar pagamentos de eventuais indenizações. É preciso, contudo, que tal fundo tenha o aval da União para que a garantia do seguro de crédito à exportação continue sendo classificada como soberana e as instituições financeiras mantenham o interesse em utilizá-la.



Avaliar maior abrangência para o programa brasileiro de apoio a exportações

Permitir que o seguro de crédito à exportação seja utilizado para cobrir parte de financiamentos de gastos locais e importações de terceiros países. A prática, hoje vedada no Brasil, é mecanismo de apoio permitido pela OCDE e largamente utilizado por outros países.

Equalização de taxa de juros

O PROEX-Equalização é política pública que contém subsídio claro, quantificável e de resultados plenamente mensuráveis. Assim, é importante manter o funcionamento do mecanismo, com orçamento adequado, a fim de permitir que o custo do financiamento a exportações brasileiras fique no mesmo nível de custo dos empréstimos internacionais até que o Brasil alcance classificação de risco que naturalmente confira competitividade às taxas de juros praticadas às exportações nacionais. Sem esse tipo de apoio a competitividade do financiamento público ou privado das exportações brasileiras será seriamente comprometida. Sugere-se como aprimoramento do instrumento a publicação da metodologia de cálculo da equalização para os financiamentos à exportação, a fim conferir previsibilidade e atratividades a bancos comerciais.



Segurança jurídica

É necessário que as políticas públicas de financiamento à exportação sejam claras e estáveis, a fim de que os técnicos do BNDES, do Comitê de Financiamento e Garantia das Exportações (Cofig) e da Câmara de Comércio Exterior (Camex) possam gerir os mecanismos de crédito oficial à exportação de forma a assegurar o maior nível possível de exportações brasileiras, com o melhor uso do recurso público disponível. A paralisação da operação do BNDES para serviços de engenharia (decorrente de revisão de suas políticas operacionais solicitada pelo Tribunal de Contas da União) e o questionamento da política de seguro de crédito à exportação também por parte do TCU explicam a retração da participação brasileira no mercado e imporão longo prazo para a reconquista dessa participação.

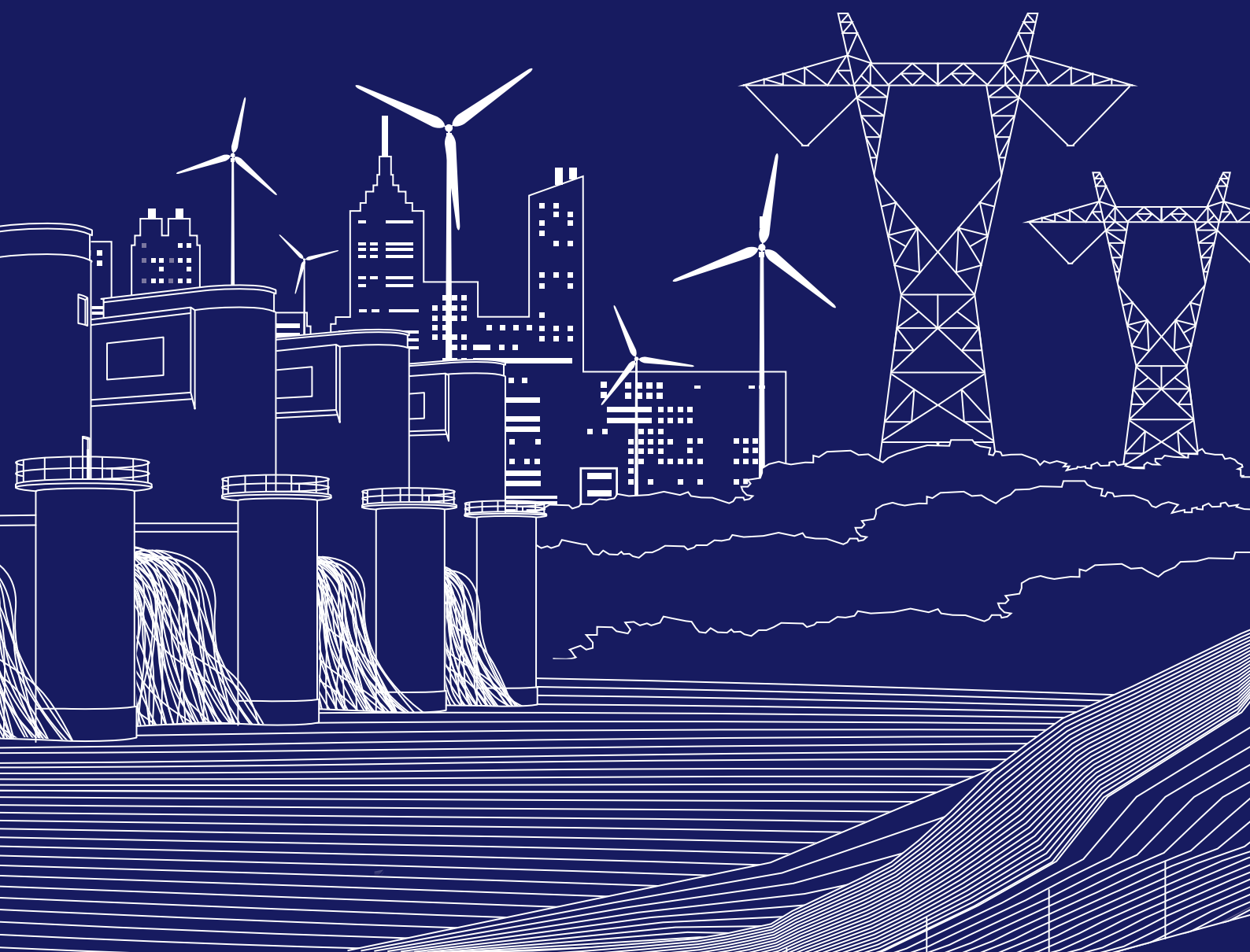
O conjunto de medidas acima garantirá resultados no curto prazo no contexto em que a economia mundial cresce em ritmo superior à economia brasileira. O Brasil está desperdiçando oportunidades.

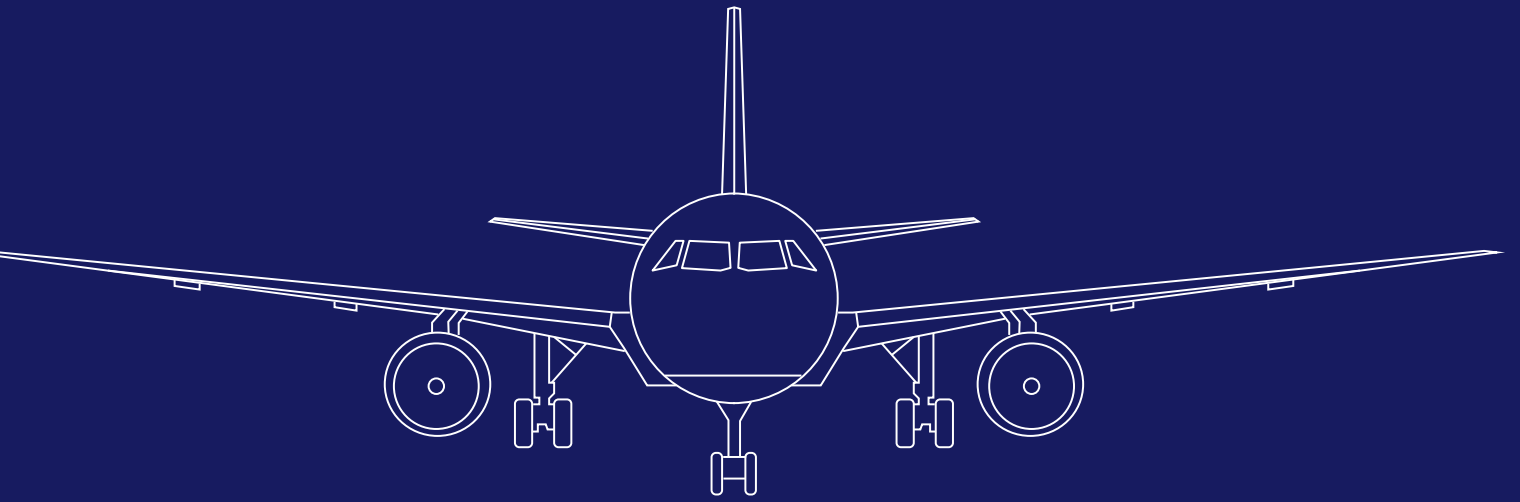
Mirando o médio e longo prazo, o Brasil precisa de uma política perene, que dê a direção e garanta a previsibilidade para que os agentes econômicos se organizem. Além da necessária reforma no sistema tributário que atualmente castiga a agregação de valor e as exportações brasileiras, a política de comércio exterior deve ser complementada com acordos comerciais que garantam mercado para as exportações brasileiras. A aproximação com os países dos Brics e a efetiva utilização desta importante plataforma impulsionarão essas reformas e os seus resultados.

Essa combinação de medidas, aliada a uma política de financiamento adequada, fará com que o Brasil finalmente participe do mercado internacional de acordo com o seu potencial.

3

PROPOSTAS SETORIAIS





3.1 RECURSOS HÍDRICOS

AVANÇAR NA DESPOLUIÇÃO E NO REAPROVEITAMENTO DA ÁGUA

Expressões como crise hídrica e racionamento de água têm estado mais presentes no vocabulário dos brasileiros nos últimos anos – e com motivos. Entre 2013 e 2017, dos 5.570 municípios brasileiros, 2.706 (48,6%) foram afetados por secas.⁴ Nos últimos anos, a crise hídrica tem apenas mudado de lugar no país. Esteve no Sul em 2012, quando também atingiu com severidade a Região Nordeste, onde permanece até hoje. Passou pelos estados do Sudeste entre 2014 e 2015 e do Centro-Oeste entre 2016 e 2018.

O Brasil detém mais de 10% das reservas globais de água doce superficial, sem contar os reservatórios subterrâneos. Entretanto, o país enfrenta desafios no gerenciamento dos recursos hídricos, como adaptação às mudanças climáticas, universalização dos serviços de saneamento básico, ampliação dos investimentos, ganhos de eficiência operacional nos serviços de água e esgoto, despoluição de rios e represas e preservação de nascentes.

A gestão, desde o planejamento das políticas até o compartilhamento da água entre diversos usuários e finalidades, tem evoluído no Brasil, sobretudo desde a sanção da Lei 9.433/1997. Os instrumentos trazidos pela lei tiveram os seguintes objetivos: organizar a articulação entre os diversos entes públicos quanto ao uso e conscientizar a respeito da necessidade de investir em preservação e recuperação de mananciais, rios e reservatórios. O legado é positivo considerando o nível de organização institucional então existente, mas ainda tímido dado o passivo e as lacunas ainda a serem enfrentados.

Por isso, é fundamental que mais esforços sejam empreendidos para construir uma infraestrutura mais resiliente e fortalecer a gestão integrada nos recursos hídricos para garantir segurança hídrica para a vida humana e animal, para a produção de alimentos e para o setor produtivo. O planejamento dos investimentos destinados a aumentar a disponibilidade hídrica e a tornar a infraestrutura mais resiliente precisa começar considerar projetos de despoluição dos mananciais nos centros urbanos.

Universalizar o saneamento básico é a diretriz principal para ampliar a disponibilidade hídrica nos centros urbanos. Mas a solução passa também por outras diretrizes: ampliar o consumo consciente; promover investimentos em preservação e despoluição de recursos hídricos; e incentivar o processo de inovação tecnológica no setor. É fundamental também adotar esforços para disseminar o investimento em reúso de água. Menos de 0,1% da água produzida no Brasil é proveniente de reúso, contra 30% em Cingapura.

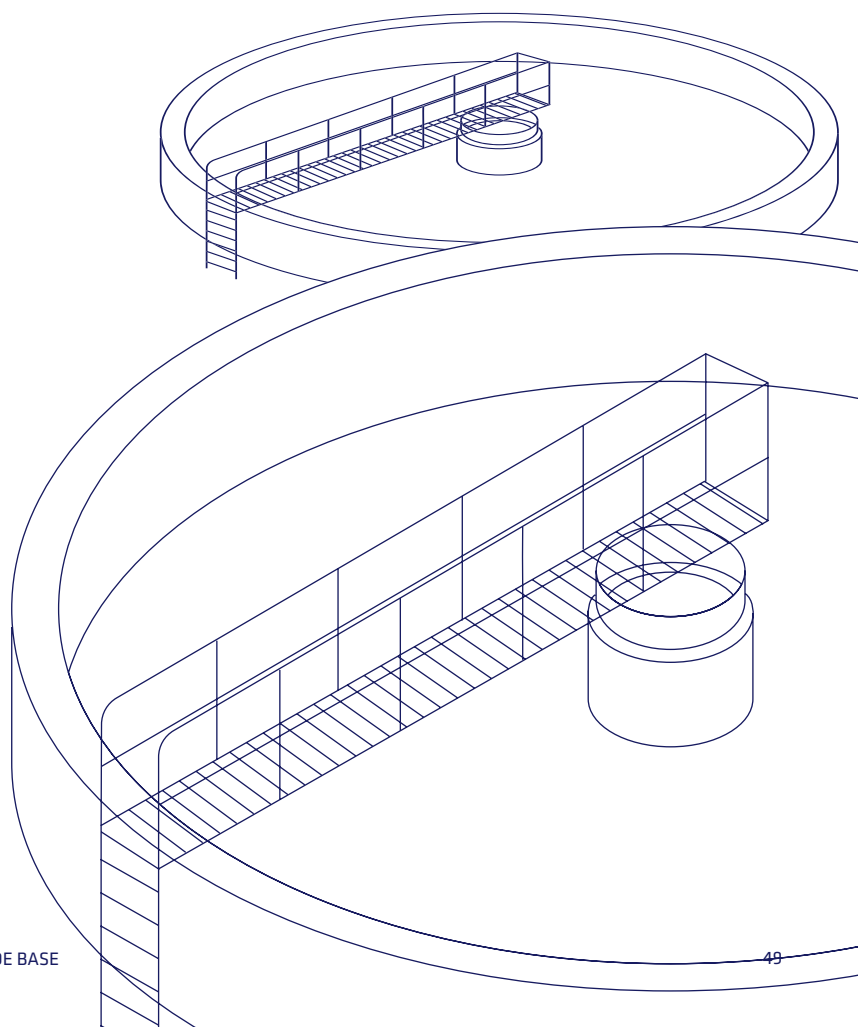
- Dar prioridade para projetos locais estruturantes de despoluição de mananciais e rios, com soluções que tenham sustentabilidade econômica e financeira para que perdurem no longo prazo.
- Ampliar o alcance do Programa de Despoluição de Bacias Hidrográficas (Prodes), lançado em 2001 pela Agência Nacional de Águas (ANA), também conhecido como “programa de compra de esgoto tratado”. O programa paga pelo esgoto efetivamente tratado, desde que cumpridas condições previstas em contrato (metas de remoção de carga poluidora), em vez de financiar obras ou equi-

4. Perfil dos Municípios Brasileiros (Munic) 2017. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).



pamentos. Desde 2001, já ocorreu a contratação de 80 empreendimentos que beneficiaram 9 milhões de pessoas, com desembolsos orçamentários de R\$ 404 milhões pelo esgoto tratado, induzindo a investimentos da ordem de R\$ 1,6 bilhão de concessionários de saneamento básico com a construção de estações de tratamento de esgotos.

- Desenvolver políticas públicas para expansão da produção e aproveitamento de água de reúso, tanto potável quanto não potável, considerando a necessidade de aprimorar o arcabouço técnico, legal e normativo para homologação de tecnologias para usos múltiplos; a importância de instituir normas específicas para o uso potável; e a pertinência de indicar incentivos fiscais para induzir o investimento em infraestrutura de produção de água de reúso nos mais diversos setores produtivos.



3.2 SANEAMENTO BÁSICO

O PRINCIPAL DESAFIO DO SETOR É UNIVERSALIZAR O ATENDIMENTO

Com 207 milhões de habitantes, o Brasil ainda tem 35 milhões de pessoas sem acesso à água encanada e mais de 100 milhões sem serviço de coleta de esgoto adequada. O índice de perdas é elevado: 37% da água produzida não são faturados devido a vazamentos, roubos e ligações clandestinas – um prejuízo de R\$ 8 bilhões ao ano⁵. Aproximadamente 55% do esgoto coletado são tratados. Diante de uma meta de investir 0,4% do PIB por 20 anos seguidos, o país tem conseguido aplicar 0,2% do PIB anualmente⁶. Esse cenário deixa claro: é urgente redesenhar políticas públicas para promover uma solução estrutural.

O principal desafio do setor de saneamento é a rápida redução dos déficits de atendimento, com o objetivo de universalizar os serviços no menor espaço de tempo possível. Na projeção do Plano Nacional de Saneamento Básico (Plansab), isso poderia acontecer em 2033 – isso se, a partir de 2019, investimentos anuais da ordem de R\$ 20 bilhões sejam realizados. As propostas a seguir, a serem efetivadas pelos próximos governos, correspondem ao conjunto de medidas necessárias para que isso possa, efetivamente, acontecer.

Regulação

- Buscar estabilidade regulatória para o setor, por meio de centralização, na Agência Nacional de Águas (ANA), no máximo em quatro anos, das seguintes atribuições: definição de padrões de prestação de serviços de água e esgoto; regulação econômica dos serviços; mediação e ar-

bitragem de conflitos entre demais agências e operadores.

- A delegação à ANA dessas responsabilidades pelos reguladores subnacionais será voluntária. A ausência de adesão impossibilitará que os entes federativos, titulares dos serviços de água e esgoto regulados, tenham acesso a recursos de crédito de bancos federais e a transferências da União de caráter não obrigatório.
- A técnica de centralização na ANA deve atender aos postulados do que é conhecido como supervisão regulatória (oversight regulation) e, necessariamente, deve envolver a elaboração de normas de referência mediante procedimento no qual participem representantes dos titulares, dos reguladores, de entidades científicas e dos prestadores dos serviços. Serve como exemplo o procedimento adotado para a elaboração da Portaria 557, de 2016, do Ministério das Cidades.

Financiamento

Desburocratizar o processo de financiamento dos investimentos pelos bancos públicos, com as seguintes providências:

- Definição de limite anual de financiamento por Unidade da Federação, em cada banco federal, passível de revisão a cada quadrimestre. Tal limite será estabelecido com base em critério definido em norma expedida pelo Ministério das Cidades, cujos parâmetros essenciais serão o tamanho da população e os déficits existentes no atendimento em água e esgoto. Os limites podem ser fixados por modalidade (água, combate às perdas, esgoto, drenagem). Em uma segunda etapa, o processo

5. Instituto Trata Brasil. Ranking do Saneamento.

6. Banco Mundial.

pode ocorrer regional ou nacionalmente, caso ainda exista limite disponível e não haja projetos para determinado estado ou região.

- Extinção do processo de seleção pública de projetos, conduzido pelo Ministério das Cidades, adequando-se inclusive, no que couber, a Lei nº 8.036/90 (FGTS).
- Estabelecimento de critério sequencial para atendimento da demanda. A prioridade deve ser de quem primeiro deu entrada no pedido, cumprindo registrar que tal prioridade só valerá após a efetiva entrega de toda documentação completa (econômico-financeira, jurídico-legal, engenharia e ambiental).
- Estabelecer prazos máximos para as diversas etapas de análise e aprovação pelos bancos.

Política nacional de saneamento

O Ministério das Cidades, como responsável pela formulação e atualização da política de saneamento, deverá:

- Coordenar, em parceria com o Ministério da Casa Civil, o Conselho Nacional para a Integração das Políticas de Saneamento Básico, a ser constituído, para articular e integrar os demais atores ministeriais com ações na área.
- Incorporar os recursos e a estrutura da Funasa, incluindo pessoal responsável pelo apoio ao saneamento urbano, nos municípios abaixo de 50.000 habitantes. Devem permanecer na Funasa, ou em Secretaria de Saneamento Rural a ser criada no Ministério da Saúde, as ações de saneamento rural, em especial a de combate a endemias.
- Supervisionar as aplicações de recursos dos bancos públicos em financiamentos setoriais com objetivo de garantir a distribuição regional definida a cada ano.
- Incentivar o uso de planos regionais de saneamento como alternativa à existência de um plano de saneamento por município.



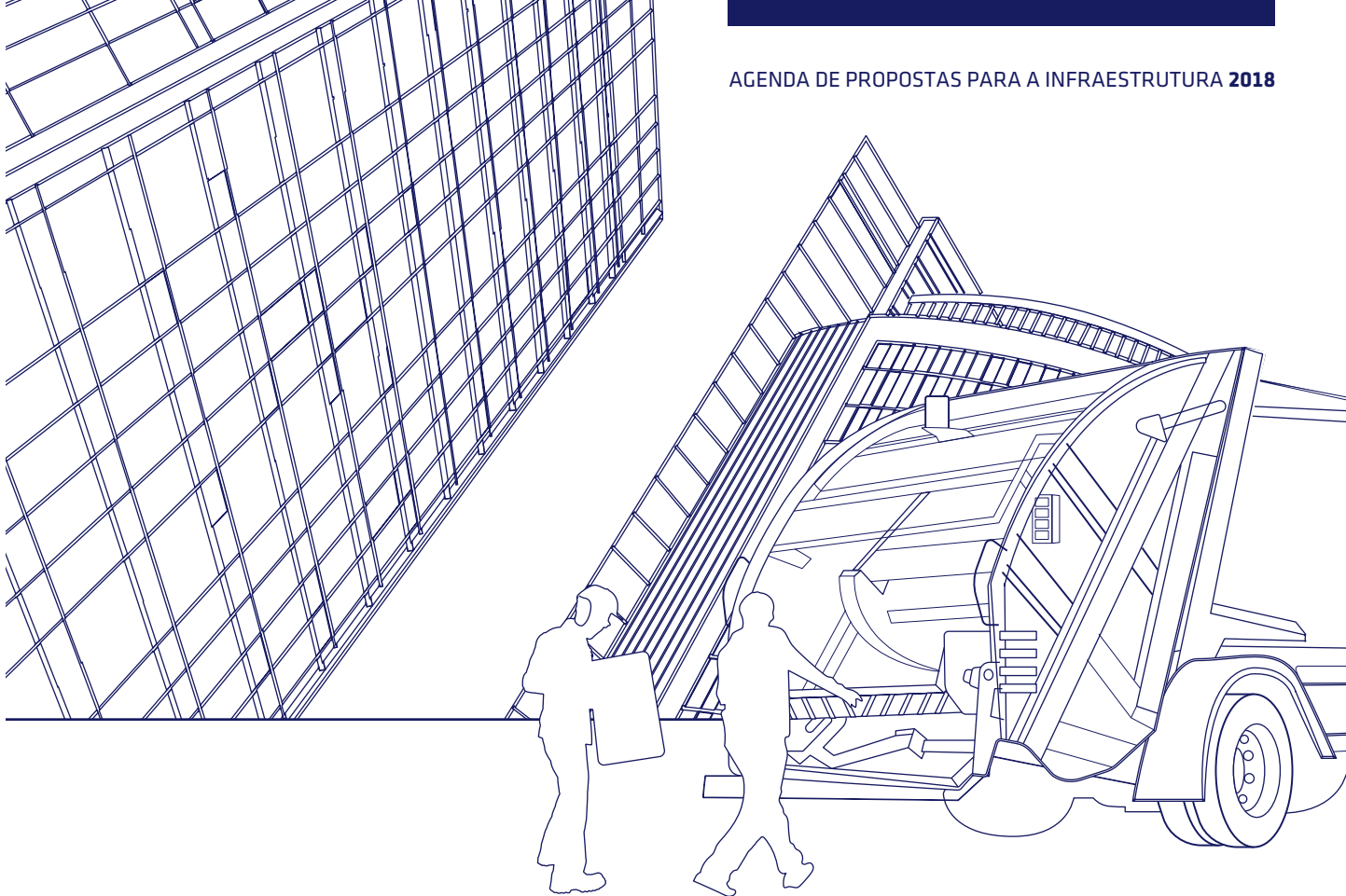
- Propor que o Plansab, a ser revisto em 2019, integre o planejamento de longo prazo adotado pelo governo federal. Para tanto, a proposta é que o novo Plansab seja considerado plano setorial, aos moldes do previsto na Constituição Federal, e que seu formato seja o de lei complementar (art. 23, parágrafo único, da CF), de forma que a política de saneamento tenha maior estabilidade (seja “política de Estado” e não “política de governo”).
- Os contratos de programa formalizados entre municípios e empresas estaduais de saneamento básico devem conter todas as cláusulas que disponham sobre as metas de investimento e qualidade dos serviços, com a necessária transparência, dispondo sobre os serviços de forma análoga aos contratos de concessão (artigo 23 da Lei 8.987/95), obrigando que, em um prazo de seis meses, a partir da edição dessa norma, haja a adequação de todos à nova regra, sob pena de cancelamento dos contratos existentes e negativa de acesso a recursos orçamentários ou onerosos da União ou administrados por entidades federais.

Eficiência operacional

Melhorar a eficiência operacional será possível com maior cooperação entre prestadores públicos e privados em diferentes modelagens. Propõe-se que:

- Seja sistematizado o combate às perdas de água e o estímulo ao consumo racional (incluindo o reúso de efluentes sanitários e aproveitamento de águas pluviais) como princípio fundamental da prestação de serviços, a ser inserido na Lei nº 11.445/07.
- A redução progressiva dos índices de perda seja exigida para acesso aos recursos federais, de crédito ou não.
- Os financiamentos dos bancos públicos voltados às melhorias de eficiência operacional terão prioridade em relação aos pedidos de ampliação do sistema produtor de água.
- Os Fundos de Apoio à Estruturação de Modelagens de Contratos de Delegação Prestação de Serviços de Saneamento terão dotações orçamentárias garantidas nos próximos quatro anos, em montante não inferior a R\$ 150 milhões/ano.





RESÍDUOS SÓLIDOS

3.3

O PACOTE DE SOLUÇÕES TRANSBORDA A AGENDA MUNICIPAL

A gestão dos serviços de resíduos sólidos está na esfera municipal. No entanto, a agenda positiva do setor comporta contribuição e maior protagonismo dos governos federal e estaduais para que a prestação dos serviços possa ocorrer de forma adequada, com escala e organização regional e com sustentabilidade ambiental e financeira. Exatamente da forma que a sociedade demanda.

Diante do desafio de prover sustentabilidade financeira para a prestação adequada e continuada dos serviços, a proposta número um da Abdib no setor de resíduos sólidos é a constituição de uma arrecadação específica no âmbito dos municípios, composta por taxas ou tarifas, que cubram os custos com serviços de limpeza urbana e resíduos sólidos.

O tema é considerado polêmico pelos gestores municipais, receosos de que a população local não tenha disposição de pagar pelo serviço, mesmo que já aceite o pagamento em outras áreas, como telefonia, banda larga, energia elétrica, gás natural, água e esgoto, transporte urbano e iluminação pública. Atualmente, o serviço é amplamente subsidiado pela prefeitura – na maioria dos casos, em 100% – quando parcela considerável da população poderia pagar pelo serviço.

O panorama do setor de resíduos sólidos requer atenção. O Brasil ainda despeja anualmente mais de 30 milhões de toneladas de resíduos sólidos em mais de 3.000 lixões, clandestinos e/ou irregulares⁷. A crise econômica nos últimos anos reduziu a receita tributária dos municípios, ampliando o problema. Entre as cidades que já têm arrecadação específica, mais de 70% delas dispõem os resíduos sólidos adequa-

7. Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais (Abrelpe). Panorama dos Resíduos Sólidos no Brasil.



damente. Naquelas entre as que não têm receita proveniente de taxas ou tarifas, somente 30% do lixo seguem para aterros.

A solução estrutural, perene e abrangente, que atenda as características distintas das diferentes regiões brasileiras, passa pelo Congresso Nacional, pelo apoio dos governos federal e estaduais aos municípios e também pela atuação mais diligente de instituições como Ministério Público e tribunais de contas – e até do Supremo Tribunal Federal (STF).

Na Câmara dos Deputados, tramita o PL 2.289/2015, já aprovado no Senado Federal, que propõe mais prazo para os municípios erradicarem lixões. A Abdib é contra a prorrogação pura e simples do prazo – já vencido desde agosto de 2014 – sem que haja solução estruturante que dê sustentabilidade financeira para a prestação de serviços.

- Instituir no âmbito municipal uma arrecadação específica, por taxas ou tarifas, para suportar a prestação adequada dos serviços, que deve adicionalmente ser suportada por contratos fiscalizados e regulados por agências reguladoras financeiramente autônomas e politicamente independentes.
- Idealizar uma contribuição para o custeio perene e sustentável dos serviços de resí-

duos sólidos similar à solução dada ao setor de iluminação pública (Cosip). Há hoje dificuldades de segurança jurídica na cobrança dos serviços associados à limpeza urbana. A varrição é um serviço indivisível. Mesmo a coleta de resíduos é medida por estimativa. Na iluminação pública, setor no qual o serviço também é indivisível, há previsão constitucional de cobrança de contribuição para custeio.

- Cobrar ação tempestiva do Ministério Público na verificação do cumprimento dos dispositivos da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/2010), sobretudo sobre a erradicação dos lixões.
- Cobrar ação tempestiva dos tribunais de contas para evitar inadimplência dos contratos municipais relacionados ao manejo de resíduos sólidos urbanos.
- Reconhecer, no âmbito de julgamento em trâmite no Supremo Tribunal Federal (STF), o caráter de utilidade pública para a prestação de serviços de gerenciamento de resíduos, de forma a conceder prioridade à atividade, que é essencial para saúde e meio ambiente, e preservar o funcionamento de aterros sanitários, infraestrutura ambientalmente adequada, localizados em áreas de preservação.

TELECOMUNICAÇÕES

3.4

O PODER PÚBLICO PRECISA CONCLUIR A REVISÃO DO MODELO REGULATÓRIO

No que cabe ao poder público federal, a principal medida da agenda para fomentar investimentos no setor de telecomunicações é a conclusão da revisão regulatória do modelo de exploração de serviços. Atualmente, tramita no Senado Federal, após ser aprovado na Câmara dos Deputados, o PLC 79/2018, que atualiza a Lei Geral de Telecomunicações. Essa modificação é considerada fundamental para que as operadoras telefônicas, depois de mais de R\$ 1 trilhão de investimentos desde o início do processo de privatizações⁸, tenham fôlego para a nova onda de investimento que o mercado requer: a banda larga.

A existência de infraestrutura para transmissão de dados com capacidade e velocidades alinhadas ao que a tecnologia permite atualmente é questão primordial para o desenvolvimento econômico, para ganhos de produtividade, para a oferta de serviços públicos mais eficientes e ágeis aos cidadãos e para iniciar investimentos no gerenciamento dos centros urbanos dentro do conceito de cidades inteligentes.

A Abdib defende a aprovação do PLC 79/2018 por algumas razões. Uma delas é a permissão para que concessionárias telefônicas substituam o modelo de concessão pelo de autorização. Essa mudança permite atender novas demandas dos usuários a partir da reorientação dos investimentos para outras áreas das telecomunicações, sobretudo para a banda larga, em detrimento da telefonia fixa. Essa reorientação requer mudança nos planos de metas e em contratos de concessão a partir de migração do serviço de telefonia fixa do regime de concessão



8. Associação Brasileira de Telecomunicações (Telebrasil). Maio de 2018.

(cujos contatos terminam em 2025) para o regime de autorização, no qual são regulados os serviços de telefonia móvel, banda larga e televisão a cabo.

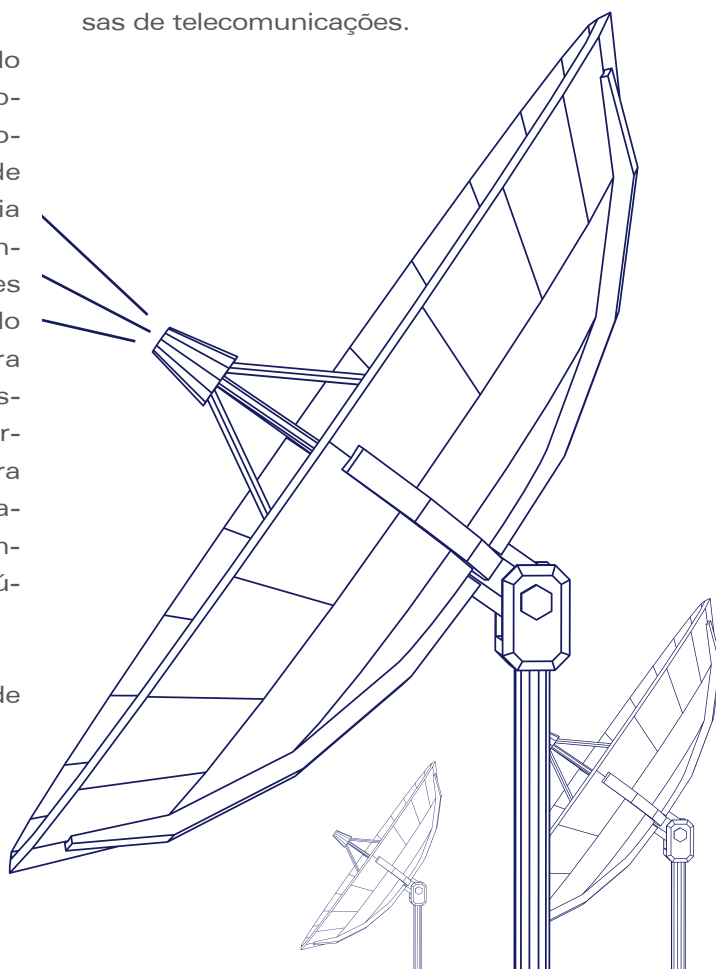
Outro ponto positivo do PLC é a incorporação por parte das concessionárias telefônicas dos bens públicos usados na prestação do serviço de telefonia fixa ao fim dos contratos de concessões. Os bens reversíveis estão restritos ao serviço de telefonia fixa regulado pelo serviço de concessão. Na década de 90, a reversibilidade, na ótica do legislador, foi o de garantir à União os meios de manter a continuidade na prestação do serviço de telecomunicações – no caso, a telefonia fixa – em situações como a extinção dos contratos de concessão. Conforme os contratos avançam rumo ao término do prazo, há redução de incentivos para a realização de novos investimentos diante das dúvidas quanto ao fim que será dado aos bens reversíveis. O PLC 79/2018 traz boa solução para essa pendência histórica, cujo valor econômico será mensurado pela agência reguladora, que vai elaborar metodologia para isso.

Em paralelo à da revisão regulatória do modelo de exploração de serviços, a Abdib advoga pelo aprimoramento do processo de autorização para instalação de antenas e infraestrutura para a telefonia móvel e utilização dos recursos dos fundos setoriais, cujos recursos provenientes dos usuários ou dos agentes de mercado não são completamente utilizados para os fins previstos em lei. São ações necessárias para expandir a prestação de serviço de banda larga e telefonia celular para todas as localidades brasileiras, com capacidade e qualidade desejáveis, e ampliar a prestação de variados serviços públicos de forma mais ágil.

- Aprimorar o processo de autorização de antenas e infraestrutura de telefonia móvel, objetivos que motivaram a Lei 13.116/2015. O objetivo foi reduzir

as dificuldades enfrentadas por operadores de telefonia para obter autorizações municipais necessárias para expandir a infraestrutura e atender o crescimento da demanda por serviços móveis de voz e dados. Os efeitos práticos, no entanto, ainda são limitados, pois a obtenção da licença municipal ainda é demorada.

- Rever a carga tributária setorial que onera investimentos, aquisição de equipamentos e tecnologia e, sobretudo, o usuário (em alguns estados, a tributação ultrapassa 40% do valor da fatura mensal). Incidem alíquotas de PIS/Cofins, ICMS, Fistel, Funttel, Fust. Há contribuições específicas para compor receitas para fundos setoriais, cada qual com uma finalidade: Fundo de Fiscalização das Telecomunicações (Fistel), Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (Funttel) e Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicação (Fust). A proposta é garantir o repasse dos recursos dos três fundos para as finalidades previstas em lei ou reduzir a carga de contribuições e taxas cobradas dos usuários e das empresas de telecomunicações.





PETRÓLEO

3.5

RESTA APRIMORAMENTO E CONTINUIDADE PARA MANTER E AMPLIAR AS CONQUISTAS

Nos últimos dois anos foram efetivadas importantes mudanças legais e regulatórias no setor de petróleo e gás natural. A Petrobras, por exemplo, passa a deter um direito de preferência nos blocos exploratórios do pré-sal no regime de partilha, com composição acionária mínima de 30%, em vez de ter de fazer parte de todos obrigatoriamente. Foi instituída nova versão do Repetro (Lei 13.586/2017). Esse regime tributário especial isenta as importações de bens e equipamentos a serem utilizados na exploração, desenvolvimento e produção de hidrocarbonetos e ainda requer regulamentação para que todos os elos da cadeia produtiva possam usufruir dos benefícios.

Decisões de investimento envolvem incerteza em todos os setores e atividades. Esse atributo, entretanto, ganha relevo implacável na indústria de petróleo e gás natural, cujos projetos são intensivos em capital e possuem longo prazo de maturação, além do risco geológico. Por essa razão, é muito bem vindo o calendário de leilões de concessão e partilha instituído para assegurar um mínimo de planejamento às concessionárias e à cadeia produtiva de bens e serviços.

A flexibilização da Lei 12.351/2010, que dispõe sobre a exploração no regime de partilha, e a divulgação de um cronograma perene de leilões de novas áreas para exploração de reservas no pré-sal e no pós-sal atenderam diretamente propostas da agenda regulatória da Abdib.

A política de conteúdo local foi alterada – flexibilizou regras, reduziu níveis de aquisição de itens nacionais. A Abdib, que congrega muitas indústrias e fornecedores de bens e serviços para as operadoras de petróleo e gás natural, embora defenda percentuais de conteúdo local compatíveis com a capacidade e sofisticação produtivas da indústria brasileira, defende o aperfeiçoamento dessa política pública, que apesar de estar na direção certa apresenta falhas no desenho, escopo e operacionalidade que tornam seu cumprimento burocrático, complexo e custoso.

O aprimoramento da política de conteúdo local passa por uma aproximação com a política de ciência e tecnologia brasileira e com os fundos setoriais de pesquisa e desenvolvimento (P&D), incluindo os recursos da Cláusula de P&D. Para que esse tipo de mecanismo obtenha sucesso, deve estar inserido numa política mais ampla, industrial e de P&D, alcançando, desse modo, segmentos estratégicos para o desenvolvimento da indústria local, cujo componente tecnológico não seja ainda dominado pelas empresas nacionais. Uma política, para ser eficiente, deve conter instrumentos de gestão adequados para monitorar prazos e objetivos pré-determinados, considerando o ganho de competitividade e de produtividade e o incremento da inovação no parque industrial fornecedor para as companhias petrolíferas.

Urge intensificar os esforços para que o aparato regulatório brasileiro seja atrativo ao investimento. Para criar um ambiente realmente competitivo no segmento upstream, o Brasil deverá aprimorar os meios de induzir a entrada de um número muito maior de pequenas e médias empresas. As atividades offshore altamente sofisticadas, como o pré-sal, são inacessíveis para estas companhias, que preferem concentrar os seus esforços em atividades menos complexas onshore. Como as bacias sedimentares brasileiras offshore já se demonstraram prolíficas e extraor-

dinariamente atraentes, é preciso focar a atenção para a terra, transformando as áreas onshore em um nicho de mercado próprio ao investidor de menor porte.

Além de estimular a exploração de bacias terrestres de nova fronteira (premiando o esforço exploratório de modo a minimizar o elevado grau de risco), é preciso avançar na cessão de direitos dos campos maduros, de baixo potencial de produção e riscos reduzidos. A produção inferior torna essas áreas pouco atrativas às grandes empresas (incluindo a Petrobras), mas pode apresentar um retorno de investimento compatível com as empresas menores, que tendem a apresentar custos fixos e operacionais mais baixos, plenamente suportados através da realização de receitas menores das atividades onshore.

O gás não convencional, extraído de rochas como o folhelho, que possui uma grande quantidade de matéria orgânica, apresenta enorme potencial e vem causando uma verdadeira revolução nos EUA e em países vizinhos, como a Argentina. O Brasil também possui elevado potencial para recursos não convencionais. As preocupações ambientais são relevantes e devem ser levadas em conta, sobretudo com relação à proteção de nossos aquíferos. O fraturamento hidráulico, entretanto, é uma tecnologia dominada – estudos sérios evidenciam que não há correlação entre a atividade e a contaminação de aquíferos. Desse modo, é preciso fomentar a exploração desses recursos. Só pelo conhecimento advindo da exploração será possível garantir ao mesmo tempo o avanço tecnológico brasileiro na revolução energética do shale gas e a necessária integridade dos aquíferos.

Na maior parte dos países desenvolvidos os preços dos combustíveis derivados do petróleo são estabelecidos com base nas regras do livre mercado, ou seja, os preços domésticos refletem as condições prevalentes de oferta e demanda do mercado internacional. O mecanismo principal é que as variações de preços internacionais são

transferidas em prazos distintos ao consumidor final. A Abdib acredita que o novo governo precisa assegurar previsibilidade e regras claras e perenes, fundamentais para atrair investimentos.

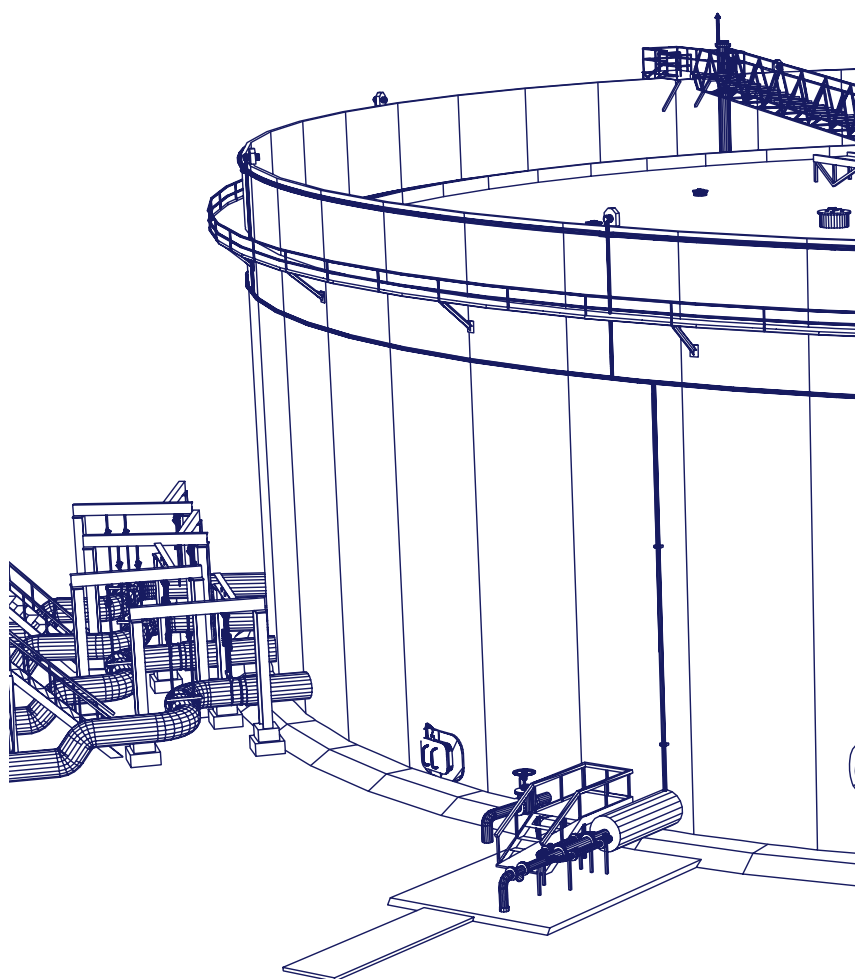
A imprevisibilidade e a incerteza tem gerado alto risco ao investimento, preservado a concentração e desestimulado a concorrência. Tal cenário desestimula a atração de novos agentes. Embora tenha aberto seu mercado há 16 anos, o país tem poucos importadores ou exportadores de petróleo e derivados e apenas quatro microrrefinarias privadas, cuja capacidade nominal de refino somada é de parques 33 mil barris/dia ou 1,3% do parque de refino brasileiro. Pior, atrela a expansão do refino à capacidade de investimento da Petrobras, o que pode tornar o abastecimento futuro caro e mais dependente ainda de importações.

Na visão da Abdib, a manutenção de uma política artificial de preços de derivados para controlar a inflação não deu certo em lugar nenhum do mundo e serve apenas para escamotear um problema que vai aparecer adiante. Países como Índia, Rússia, Paquistão e Venezuela têm uma longa tradição de subsidiar combustíveis e sofrem as consequências dessas escolhas. cedo ou tarde, a conta dos subsídios chega.

Um mercado de preços livres não traria risco às refinarias brasileiras. Possuindo um grande mercado interno e sendo distante dos grandes centros mundiais de refino, o país está protegido em cenários eventuais de concorrência predatória. Portanto, o Brasil pode e deve perseverar na manutenção de mecanismo adequado de reajuste de preços que, se assumir caráter de continuidade e ganhar confiança, traria inúmeros benefícios à sociedade e à própria Petrobras, tais como: i) retroalimentar o círculo virtuoso das fases de exploração e produção de petróleo; ii) estimular investimentos no refino e na infraestrutura de abastecimento ao assegurar a rentabilidade média do segmento; iii) dinamizar a concorrência pela entrada de novos agen-

tes; iv) contribuir para a segurança energética; v) assegurar melhores condições de planejamento ao setor do etanol – que tanto sofreu nos períodos de descasamento de preços e vi) ganhos ambientais como o aumento da eficiência no consumo por meio do mecanismo de preços.

Há amplo espaço – e mesmo uma necessidade – para avançar em um projeto articulado que assegure maior atratividade para os variados segmentos do setor de petróleo e gás brasileiro. Se for do interesse do país ir além da apropriação pura e simples da renda petrolífera – e os males da chamada maldição dos recursos naturais aconselham que sim – e criar uma indústria de bens e serviços offshore e onshore internacionalmente competitiva, perene, capaz de gerar benefícios para gerações atuais e futuras, é preciso previsibilidade, regras claras e continuidade nos esforços empreendidos.



3.6 GÁS NATURAL

O DESENVOLVIMENTO DO MERCADO CABE À UNIÃO E AOS ESTADOS

O Brasil está atrasado pelo menos 20 anos na utilização do gás natural. EUA e Europa, por exemplo, inseriram esse energético em suas matrizes por volta da década de 50 e 60, respectivamente. Contribuíram para essa demora as vantagens econômicas da produção de petróleo que, ao contrário do gás natural, não necessita de uma complexa infraestrutura de escoamento e processamento. A natureza associada do gás natural presente nas bacias sedimentares brasileiras e o volume pequeno das reservas inicialmente encontradas também dificultaram a viabilidade dos projetos. Outro fator que contribuiu para esse retardamento foi a falta de planejamento de seguidos governos, que permitiram que o gás fosse tratado como um refém da produção de petróleo – reinjetado para manter a pressão ou ampliar o fator de recuperação dos reservatórios, com elevados percentuais de queima – ou das necessidades emergenciais do setor elétrico.

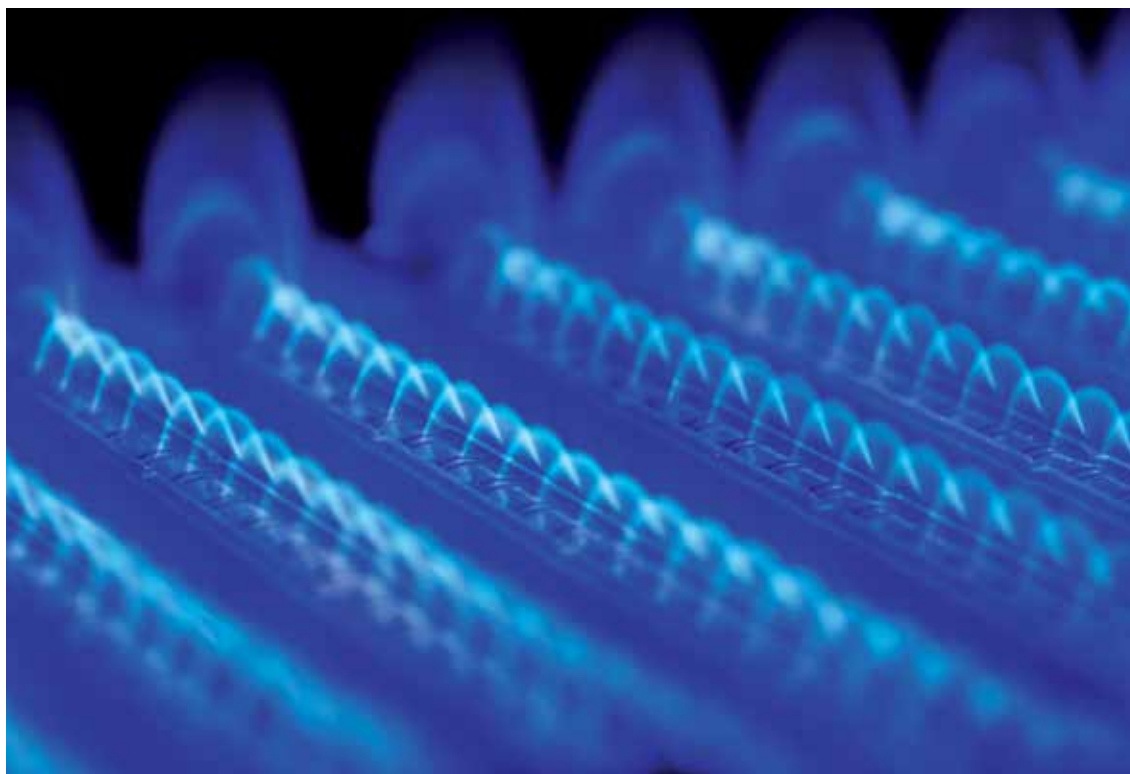
As mudanças no perfil da demanda evidenciam o comportamento errático. Essas idas e vindas instituíram um ambiente de imprevisibilidade. A posição vertical e dominante da Petrobras sempre representou uma importante barreira à concorrência. A legislação e a regulação dela decorrente foram insuficientes para promover a abertura. Desse modo, só recentemente, passadas duas décadas da quebra do monopólio, nove anos depois da Lei do Gás e após a realização de 14 rodadas de licitação de blocos exploratórios, a Petrobras deixa de ser um monopólio de fato em alguns segmentos com a venda de importantes ativos. Nessa circunstância, surge a necessidade de evitar que o Brasil passe de um monopólio estatal a um privado.

Para responder a essa demanda e ao mesmo tempo preparar o país para as importantes transformações que vem ocorrendo no setor, o Ministério de Minas e Energia criou, em junho de 2016, o programa Gás para Crescer. A iniciativa chegou em boa hora pois o gás natural, essencial na transição para uma economia de baixo carbono, vive um momento de disponibilidade e preços baixos, o que pode assegurar competitividade à importação.

Adicionalmente, o desenvolvimento do gás do pré-sal será uma realidade na próxima década. De outra parte, o problema estratégico que o setor elétrico vivencia para sua expansão em larga escala – custo marginal de nova geração subindo por dificuldades crescentes na construção de grandes hidroelétricas na Amazônia, oposição à energia nuclear e ao carvão – colabora para a ampliação do uso de fontes alternativas, o que reforça a tendência do uso do gás natural para a geração com vistas a assegurar confiabilidade ao sistema.

As diretrizes do Programa Gás para Crescer tem como premissas a adoção de boas práticas internacionais, atração de investimentos, aumento da competição, diversidade de agentes, maior dinamismo e acesso à informação, participação ativa dos agentes do setor e respeito aos contratos firmados. O programa seguiu diversas etapas e desde seu início contou com inúmeras oportunidades de interação. Um seminário técnico identificou as necessidades de modificação legal e regulatória; consulta pública e discussões coordenadas pelo ministério setorial subsidiaram a criação de diretrizes pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Todos os trabalhos foram coordenados e relatados por entidades representativas do setor e órgãos de governo.

Foram realizadas, em média, oito reu-



niões de cada grupo, com cada comitê propondo iniciativas para que o setor se adequasse às diretrizes por meio de alterações legais ou regulatórias. Com base nisso, foi elaborada nova resolução pelo CNPE sobre penalização, medidas regulatórias e tributárias para harmonização e compatibilização do setor de gás com o setor elétrico. O processo assegurou amplo debate e envolveu mais de 700 especialistas.

Esse construtivo e exaustivo debate deu a direção. Cabe agora movimento e alguma audácia para fazer com que as propostas contidas no projeto de lei substitutivo ao PL 6.407/2013 passem da abstração à matéria e adquiram a vocação da permanência. Trata-se de uma espécie de revisão da Lei do Gás, com vistas a instituir um novo desenho do setor, capaz de dinamizá-lo para que possa contribuir com todo o seu potencial para o crescimento do país. Como seria de se esperar, há resistência de segmentos interessados na manutenção de mercados exclusivos em grande parte responsáveis pela letargia no desenvolvimento

do setor. A superação política dessas posições é condição para que a hora e a vez do gás natural se tornem realidade.

Como em toda modernização regulatória significativa, é fundamental prever mecanismos e prazos em um período de transição que garanta segurança jurídica a investimentos e operações constantes em contratos já existentes. A transição bem-sucedida resultará em investimentos novos, mais agentes ofertantes, crescimento da demanda, preços competitivos, segurança e previsibilidade no suprimento, ambiente jurídico e regulatório seguro e contratos existentes respeitados.

A existência de um agente regulador forte, com boa capacitação técnica e baseado nas melhores práticas regulatórias é ponto relevante. É fundamental que o regulador possa garantir transparência, publicidade e isonomia a qualquer empresa interessada em acessar a infraestrutura. Assim, novos fornecedores de gás terão estímulos e alternativas para ofertar novos volumes ao mercado brasileiro.

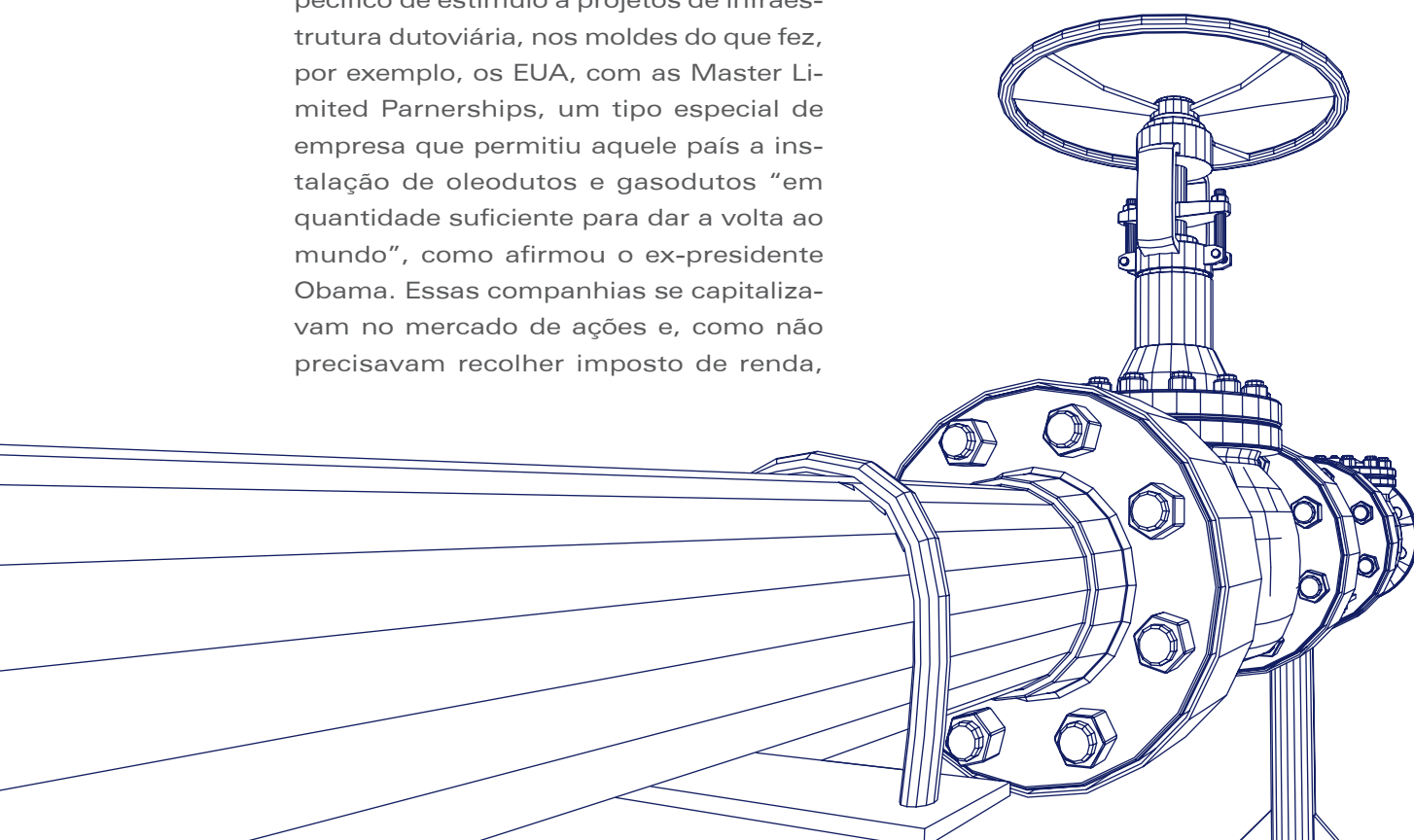
A partir de planejamento que englobe o potencial de desenvolvimento regional e as perspectivas de crescimento da produção de gás natural nas reservas petrolíferas do pré-sal, é fundamental identificar rotas de escoamento e transporte e apresentar ao mercado um plano outorgas que atraia o investimento privado na expansão da malha de gasodutos do Brasil.

O planejamento da infraestrutura brasileira futura, realizado pelo Ministério do Planejamento, não dá uma atenção destacada ao modal de transporte dutoviário. Embora estudos indiquem que haverá gargalos na infraestrutura de abastecimento do país se novos investimentos não forem iniciados rapidamente, esse importante e estratégico tema continua sendo pouco discutido.⁹

A Abdib defende que o modal dutoviário seja adequadamente estimulado e incorporado no planejamento estatal. A ideia seria desenvolver um programa específico de estímulo a projetos de infraestrutura dutoviária, nos moldes do que fez, por exemplo, os EUA, com as Master Limited Partnerships, um tipo especial de empresa que permitiu aquele país a instalação de oleodutos e gasodutos “em quantidade suficiente para dar a volta ao mundo”, como afirmou o ex-presidente Obama. Essas companhias se capitalizavam no mercado de ações e, como não precisavam recolher imposto de renda,

conseguiram distribuir mais dividendos. Esse modelo exitoso poderia ser replicado no Brasil, já levando em conta as fragilidades identificadas no modelo americano, que podem ser corrigidas. A necessidade de infraestrutura de escoamento impõe uma solução urgente e ela não cabe ao governo, que vive e viverá nos próximos anos dura restrição fiscal. A ele cabe a coordenação e o incentivo.

Os governos estaduais também têm papel fundamental no desenvolvimento do setor de gás natural, sobretudo na indução da inserção do insumo na matriz energética e no setor produtivo. Com planejamento e interação com setores empreendedores organizados, os estados podem estabelecer planos para aumentar demanda, instalar rotas de escoamento. O gás natural tem potencial para ser um importante indutor de desenvolvimento econômico e regional.



9. Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Instituto Ilos.



MOBILIDADE URBANA

3.7

EXPANSÃO DAS REDES DE METRÔS E TRENS URBANOS DEPENDE DO PLANEJAMENTO

O Brasil soma 1.064 quilômetros de rede metroferroviária, pela qual foram transportados 2,93 bilhões de pessoas em 2017, ano em que a malha cresceu somente 30 quilômetros (24 novas estações, centradas em São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador). Nos próximos cinco anos, a extensão de metrô e trens urbanos deve ser aumentada em 164 quilômetros, considerando projetos contratados e em execução. É muito pouco diante do congestionamento presente nas cidades brasileiras. No Brasil, há 63 médias e grandes regiões metropolitanas e só 13 contam com algum sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.¹⁰ O reflexo é o aumento dos congestionamentos, restrições à mobilidade e

ao desenvolvimento da atividade econômica destes centros urbanos.

A Abdib defende uma expansão acelerada da malha de transporte de passageiros sobre trilhos nos centros urbanos a partir de uma política pública que considere, além da aplicação de aportes elevados de recursos de orçamento público, a ampliação da participação privada nos investimentos e na operação dos sistemas. A Abdib também advoga pela criação de Autoridades Metropolitanas de Transportes, com atuação de governos e órgãos públicos de estados, municípios das regiões metropolitanas, e sociedade civil organizada, comportando responsabilidades de planejamento, gestão e execução dos temas de mobilidade urbana.

As vantagens são o planejamento integrado e de longo prazo, verificação de impacto de cada novo projeto, transparência

10. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTriplhos). Balanço do Setor Metroferroviário 2017-2018.

na tomada de decisão, racionalidade na aplicação de recursos, desvinculação política das decisões e validação dos projetos para recebimento de recursos federais.

A Abdib considera que esse novo ente interfederativo pode ser instituído a partir de legislação existente. A iniciativa está suportada pelas leis 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), 10.257/2001 (Estatuto das Cidades) e 13.089/2015 (Estatuto da Metrôpole).

Na visão da Abdib, há pertinência para legisladores e formuladores de políticas publicadas reforçarem na legislação federal a diretriz para induzir estados e municípios a se organizarem em Autoridades Metropolitanas de Transportes para planejar e administrar os sistemas de transporte de passageiros. Essa disposição deve ser considerada nas leis 13.089/2015 e 12.587/2012.

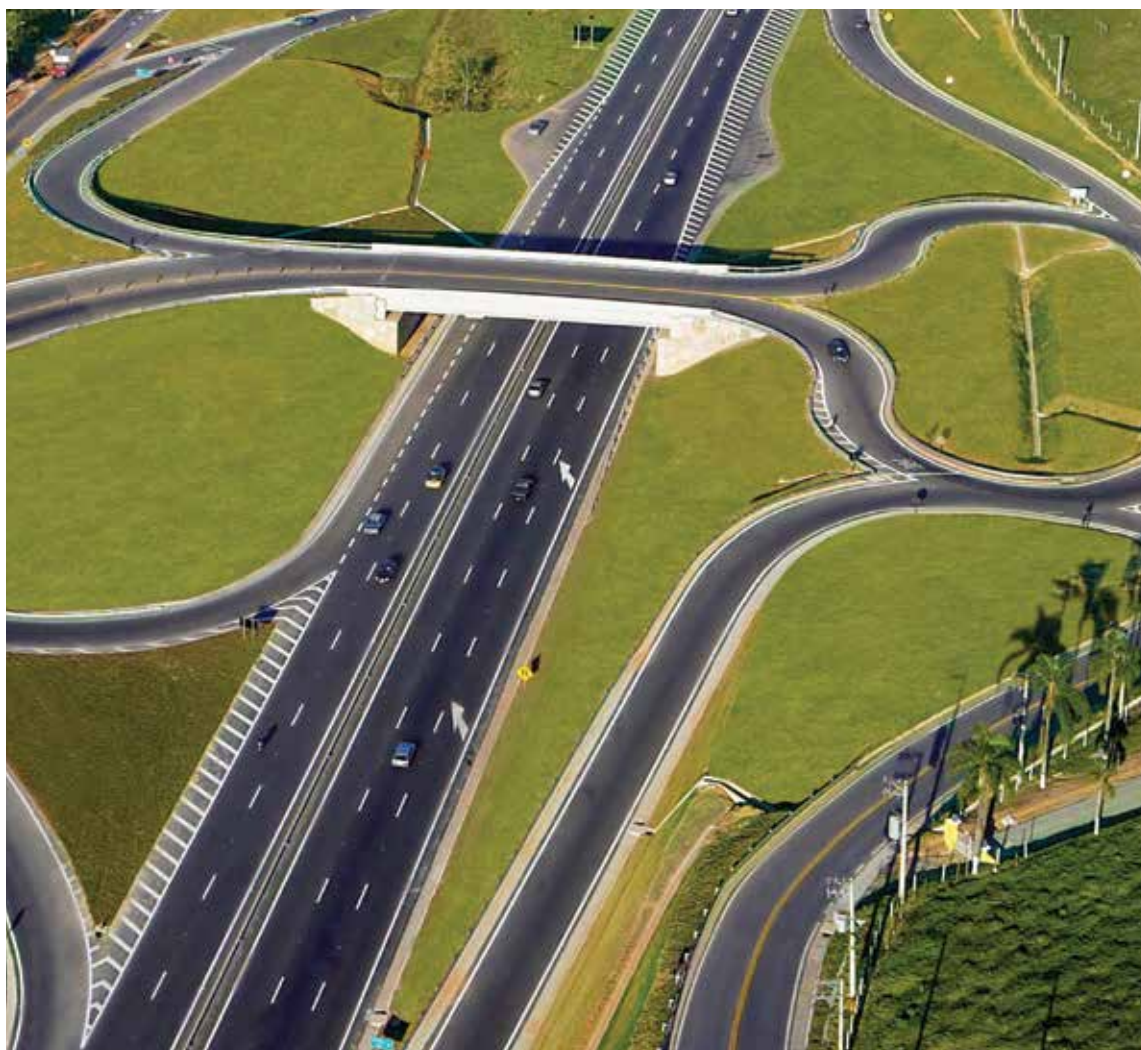
Essa solução pode ser circunscrita, em um primeiro momento, a regiões metropolitanas com mais de um milhão de habitantes, que passariam a constituir uma Autoridade Metropolitana de Transportes por meio de consórcios públicos previstos na Lei 11.107/2005. Há atualmente no Brasil 27 regiões metropolitanas com mais de um milhão de habitantes.

- Idealizar políticas públicas que contemplem a inserção de tecnologias e modais



de mobilidade urbana, como veículos leves sobre trilhos (VLT), mobilidade elétrica (conversão de frotas de veículo e ônibus urbanos), mobilidade a gás (conversão de frotas de ônibus), sistemas alternativos como compartilhamento de carros e bicicletas, aplicativos de transporte, e modernização de sistemas de gestão e monitoramento de tráfego.

- Instituir Autoridades Metropolitanas de Transporte nas metrópoles e capitais brasileiras para organizar o planejamento, a gestão e a operação dos sistemas de mobilidade urbana.
- Recuperar a capacidade de investimento da administração pública, agente essencial para apoiar a expansão dos sistemas de transporte metroferrovários de passageiros.
- Identificar, estudar e modelar projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPP) para expansão e operação de sistemas de metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos e outras tecnologias, empreendendo esforços para haver boa estruturação, qualidade nas informações, transparência nos processos e competição.
- Reverter o processo de crescimento da participação de descontos e gratuidades no orçamento público de mobilidade urbana, a partir de métodos, mensuração de desempenho e monitoramento constante, preservando parcelas maiores da arrecadação para investimentos na expansão da oferta de transporte.
- Atrair a governança das agências reguladoras estaduais às diretrizes, mecanismos e aperfeiçoamentos abordados no processo legislativo federal que padroniza e moderniza a gestão dos reguladores federais: estabilidade na provisão orçamentária das agências reguladoras, critérios técnicos mais adequados e rigorosos para a seleção e nomeação de diretores, regras para evitar vacância nas diretorias, análises de impacto regulatório (AIR) e amparo jurídico para servidores das agências reguladoras.



RODOVIAS

3.8

ESTRATÉGIA DEVE COMBINAR CONCESSÕES, PPP E INVESTIMENTOS PÚBLICOS

A malha rodoviária do Brasil soma 1.735.621 quilômetros (km). Desta extensão, 212.886 km (12,3%) são pavimentados, 1.365.426 km (78,7%) estão sem pavimento e 157.309 km (9,1%) estão em fase de planejamento e/ou proje-

tos para asfaltamento. No geral, 61,8% dos 105.814 km de rodovias federais e estaduais pavimentadas apresentam deficiências estruturais.¹¹

O Brasil, cujo principal modal de transporte é rodoviário, há 25 km de rodovias asfaltadas para cada 1.000 km² de área, contra 438 km nos Estados Unidos, 359 km na China e 54 km na Rússia.¹² Para adaptar a infraestrutura rodoviária brasi-

11. Confederação Nacional dos Transportes. Pesquisa CNT de Rodovias 2017 e Rodovias Esquecidas do Brasil 2018.
12. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. Relatório Anual 2018. Estudo Bain & Company 2013.

leira a um padrão de qualidade que atenda a demanda, são necessários R\$ 293,8 bilhões. O orçamento federal para investimentos rodoviários, o principal do país no setor, atingiu pouco mais de R\$ 8 bilhões ao ano em média nos últimos dez anos.

O setor privado já administra 19.419 km de rodovias, dos quais 10.123 km são estradas federais.¹³ Há estimativa de que 25% da malha federal pavimentada tenha tráfego suficiente para oferecer atratividade de retorno ao setor privado, dos quais 15% já são administrados por concessionárias privadas. Em São Paulo, mais de 40% da malha conta com operação privada.¹⁴ Considerando estados e governo federal, em média, 10% da malha pavimentada são administrados por concessão¹⁵. Entre 24 países com experiência de concessões rodoviárias, 2,1% da extensão, em média, estão com a gestão privada.¹⁶ O modelo brasileiro, apesar de inúmeras deficiências, é considerado exitoso.¹⁷ A ex-

tensão restante demanda investimentos por meio de parcerias público-privada (PPP) ou recursos do orçamento federal.

Para endereçar o desafio do investimento no sistema rodoviário, a estratégia deve ser uma combinação maciça de investimentos públicos e privados, distribuindo ações e recursos do Estado a trechos onde não há viabilidade econômica e atraindo concessionárias privadas para as extensões federais e estaduais nas quais há potencial para variados tipos de concessões.

Ao término do estoque de projetos passíveis de concessão pura, cabe avaliar múltiplos modelos de participação privada, seja por concessões patrocinadas ou administrativas ou ainda estudar a pertinência e viabilidade econômica e financeira de integrar múltiplos modais em uma concessão mais ampla.

Os projetos para investimentos precisam ser selecionados a partir de planeja-



13. Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. Relatório Anual 2018. Estudo Bain & Company 2013.
 14. Ipea. Reflexões sobre Investimentos em Infraestrutura de Transportes no Brasil. Carlos Alvares da Silva Campos Neto. 2016
 15. Idem.
 16. Ipea. Texto para discussão. Modelos de Concessão de Rodovias no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos: evolução histórica e avanços regulatórios. Março de 2018.
 17. Idem.

mento criterioso. O trâmite de decisão precisa contar com estrutura organizacional pública capacitada. Leilões de concessão precisam ser suportados por projetos e estudos de viabilidade de qualidade, matriz abrangente e bem distribuída entre as partes com melhor capacidade de absorver os riscos, regras de licenciamento ambiental e de desapropriações eficientes, contratos que atendam as melhores práticas, orçamentos com gastos de investimento e de operação realistas e planos de negócios.

As agências reguladoras precisam atuar em um ambiente de segurança jurídica, com tomada de decisão a partir de análises de impacto regulatório, tempestividade na avaliação de pedidos de reequilíbrio de contratos e ação fiscalizadora eficiente e equilibrada.

Aos parlamentares, recai a responsabilidade de assegurar a segurança jurídica e a sustentabilidade financeira dos programas de concessões federais e estaduais, com visão de longo prazo, pois há mais de 200 projetos de lei em tramitação nos legislativos federal e estaduais – dos quais 126 na Câmara dos Deputados e 56 no Senado Federal – buscando estabelecer descontos ou gratuidades para grupos específicos. Um exemplo é PLC 8/2013, que isenta de pagamento de tarifa de pedágio o veículo cujo proprietário tenha residência permanente ou exerça atividade profissional permanente no município em que esteja localizada uma praça de pedágio. O PLC vai gerar reequilíbrio econômico-financeiro que resultará em reajuste médio de tarifas de 20%, chegando a 205% em caso específico, no qual a praça está em região conurbada de grande centro econômico.¹⁸

- Recuperar a capacidade do poder público de investir na malha rodoviária (União, estados e municípios), com intervenções



de manutenção, recuperação e construção em trechos que tragam maior ganho de produtividade para a economia e segurança para os usuários.

- Identificar, estudar e modelar projetos de trechos rodoviários com potencial para concessões e parcerias público-privadas (PPP), empreendendo esforços para haver boa estruturação, qualidade nas informações e transparência nos processos.
- Impedir mudanças legislativas que criem benefícios para grupos específicos de usuários, ocasionando perda de receita em contratos, o que vai onerar os demais usuários a ponto de, em alguns casos, dado nível de reajuste de pedágio, inviabilizar a continuidade da concessão como consequência da incapacidade de pagamento dos motoristas, redução do número de pagantes e impossibilidade de promover os investimentos necessários.
- Melhorar a governança das agências reguladoras estaduais, com atenção para as seguintes diretrizes: estabilidade na provisão orçamentária das agências reguladoras, critérios técnicos mais adequados e rigorosos para a seleção e nomeação de diretores, regras para evitar vacância nas diretorias, análises de impacto regulatório (AIR) e amparo jurídico para servidores das agências reguladoras.

18. Análise do Impacto da Isenção de Pedágio pra Viagens Locais Previsto pelo PLC 8/2013. Estudo da Tectran Systra Group para a Associação Brasileira de Concessões de Rodovias (ABCR). Agosto de 2016.



3.9 FERROVIAS DE CARGA

A PRIORIDADE É DESTRAVAR NOVOS INVESTIMENTOS EM CONCESSÕES EXISTENTES

A redução do custo logístico é fator determinante para a inserção competitiva do Brasil no comércio mundial. Esse resultado depende, primeiramente, mas não somente, de um planejamento integrado dos diversos modais de transporte, com especial atenção para a expansão da malha ferroviária. O Plano Nacional de Logística (PNL), lançado em 2018 pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), é um bom passo nesse sentido.

O PNL está em linha com o que a Abdib defende para o setor ferroviário: ampliar investimentos para expandir a extensão da malha ferroviária brasileira e aumentar os indicadores de produtividade e eficiên-

cia operacional das concessionárias, de forma que as ferrovias ocupem uma parcela cada vez maior na matriz nacional de transporte de cargas.

A diretriz prioritária para cumprir o planejamento desenhado para o setor é a conclusão do processo de prorrogação antecipada dos contratos de concessão. Estima-se que algo superior a R\$ 25 bilhões de novos investimentos podem ser viabilizados em cinco concessões existentes nos próximos anos caso as renovações sejam efetivadas.

Uma segunda diretriz é a conduzir de forma bem-sucedida os processos de estruturação de três projetos ferroviários novos listados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI): Ferrovia Norte-Sul (TO-SP), Ferrogrão e Ferrovia Oeste-Leste (Fiol). Em estimativa inicial, estão previs-

tos mais R\$ 17 bilhões nos três projetos, que somam extensão total de 4.000 quilômetros. Todos estão em fase de estudos, avaliação pelo órgão de controle ou audiências públicas.¹⁹

Essas duas diretrizes – a prorrogação antecipada e os novos projetos do PPI – serão responsáveis por lançar a participação do modal ferroviário dos atuais 15% a 31% da matriz de transportes, segundo dados do Plano Nacional de Logística (PNL).

Além disso, deve-se preparar o Brasil para o desenvolvimento do mercado de pequenas ferrovias ou shortlines. Estas novas empresas, que surgirão do aproveitamento de trechos economicamente inviáveis para as grandes empresas de hoje, terão a capacidade de ampliar a capilaridade da malha ferroviária e fazer atendimento a clientes menores, com características de operação peculiares. Nos Estados Unidos, há 546 pequenas ferrovias, que operam 60.000 quilômetros de linhas férreas, o equivalente a 24% da malha norte-americana. No Canadá, há 36 pequenas ferrovias, que operam 10.000 quilômetros de linhas férreas, o equivalente a 20% da malha canadense.²⁰ Porém, para que a sua existência seja possível, o fardo jurídico-regulatório deve ser aliviado.

Além de viabilizar os investimentos, a expansão da participação do modal ferroviário na matriz brasileira de transportes requer atenção em algumas questões transversais, como agilidade em processos de reequilíbrio econômico-financeiro nas concessões.

O equilíbrio econômico-financeiro e a segurança jurídica são constantemente

impactados por alterações em fatores ambientais e regulatórios, restrições operacionais impostas por questões alheias à atuação dos concessionários (bloqueios e paralisações), decisões judiciais e normas municipais, entre outras possibilidades.

A estruturação dos novos projetos ferroviários precisa incorporar uma matriz de risco abrangente, que considere fatores regulatórios, setoriais e do projeto. O sucesso dependerá também da distribuição equilibrada e racional de direitos e obrigações a serem compartilhados e assumidos pelo poder público e pelo setor privado, bem como contar com estudos que demonstrem realisticamente as necessidades de recursos para investimentos e operação.

- Concluir rapidamente o processo de prorrogação antecipada das concessões ferroviárias que se encontram em fases variadas entre agência reguladora, ministério setorial e tribunal de contas.
- Instituir regras regulatórias adequadas no processo de prorrogação antecipada das concessões ferroviárias para a devolução de ramais considerados antieconômicos pelas concessionárias para a exploração plena (escala de produção de transportes financeiramente sustentável).
- Estabelecer plano de aproveitamento de ramais considerados antieconômicos com mecanismos de incentivo regulatório e tributário para novos tipos de exploração econômica, priorizando a exploração ferroviária alternativa (shortlines, trens regionais, trens turísticos ou veículos leves sobre trilhos), sem descartar opções de uso não-ferroviário.²¹

19. Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

20. Uso Alternativo dos Ramais Ferroviários Antieconômicos: Conceitos e Metodologia. Sysfer. Agosto de 2017.

21. Uso Alternativo dos Ramais Ferroviários Antieconômicos: Conceitos e Metodologia. Sysfer. Agosto de 2017. Segundo a metodologia constituída, complexos de estações podem ser transformados, a partir de avaliação caso a caso, em atividades como espaços comerciais, comunitários, culturais ou para arranjos produtivos. Da mesma forma, pátios ferroviários podem ser explorados como espaços para lazer, áreas verdes naturais ou seminaturais, esporte ao ar livre, escolas, creches, postos de saúde, corpo de bombeiros, conjuntos habitacionais etc. Trechos de via podem dar lugar a ciclovias, trilhas turísticas ou esportivas, corredor verde etc.

3.10 FERROVIAS DE PASSAGEIROS

POR NECESSIDADE ECONÔMICA, É PRECISO INVESTIR EM TRENS DE PASSAGEIROS

No início dos anos 60, somente a malha ferroviária paulista tinha 7.342 km e transportava milhões de passageiros por ano. Paulatinamente, o transporte de passageiros por distâncias médias e longas migrou das ferrovias para as rodovias, majoritariamente, e para os aeroportos, residualmente, e a malha férrea, cuja extensão foi reduzida, passou a transportar quase que exclusivamente cargas de variados tipos. Pesaram no orçamento público os elevados custos para operação do modal e manutenção das malhas.

O Brasil terá de reconstruir uma política pública para retomar os investimentos em trens de passageiros de longa distância. A diretriz não é baseada em saudosismo, mas em projeções que indicam possibilidade de comprometimento de acessos de muitas rotas rodoviárias em horizontes de 10 a 15 anos, sobretudo em grandes regiões metropolitanas. Entre algumas delas, a perspectiva de crescimento econômico corre o risco de encontrar, como barreira, a falta de condições para ampliação da capacidade de movimentação de pessoas e cargas.

Alternativas às rodovias serão essenciais, mas têm esbarrado, nas últimas décadas, em planejamento intermitente que resulta em apostas de governos em vez de decisões de Estado. Nos últimos anos, o brasileiro foi apresentado a projetos do trem de alta velocidade (2011) e de trens regionais (2013, 15 iniciativas foram listadas por um grupo de trabalho da administração federal) que não foram adiante porque os anúncios precederam os estudos mais técnicos e rigorosos das alternativas possíveis.

Reinstalar ferrovias de passageiros no Brasil vai requerer, então, antes de estudo, planejamento e estudos sérios para identificar projeções de demanda, traçado, desafios ambientais e geográficos, ocupação e uso do solo em áreas urbanas, sustentabilidade econômica e arranjos financeiros, entre outros.

O elevado custo para subsidiar a operação dos trens de passageiros também é ponto relevante, dada a restrição orçamentária histórica do poder público brasileiro. Nos Estados Unidos, os serviços de passageiros de média e longa distância são explorados por companhia estatal (Amtrak), que opera com subsídios e em linhas compartilhadas com o serviço de transporte de cargas. Há constantes disputas entre cargas e passageiros e, recentemente, houve significativo corte de gastos públicos com subsídios à operação pelo governo federal.

Por isso, será necessário avaliar as políticas de subsídios, já que em nenhum lugar do mundo os sistemas de média e longa distância de transporte de passageiros sobre trilhos apresentam sustentabilidade econômica e financeira isoladamente. Mesmo trens e metrô urbanos requerem pesados aportes governamentais para complementar receitas operacionais oriundas das tarifas.

Ao indicar traçados e regiões prioritárias, a etapa de planejamento precisará considerar cuidadosamente hipotéticas sinergias com infraestrutura já existente, evitando compartilhamento de trilhos e de sistemas que desequilibrem ou causem riscos à segurança operacional do transporte ferroviário de cargas já existente. O compartilhamento de vias férreas entre cargas e passageiros não é proibido, desde que os estudos técnicos apontem condições técnicas, segurança operacional e viabilidade econômica.



- Retomar estudos para avaliar as alternativas para a implantação de trens regionais para transporte de passageiros a partir de critérios técnicos e econômicos racionais, aproveitamento de análises recentes já efetuadas e abandonadas pela administração pública, sobretudo em regiões metropolitanas com perspectivas de esgotamento de acessibilidade no médio e longo prazo. A macrometrópole paulista (metrópoles de Campinas, São Paulo e Baixada Santista, além de aglomerações urbanas de São José dos Campos, Jundiaí, Sorocaba e Piracicaba) é o caso mais conhecido.
- Considerar, para efeito de implantação de trens regionais de passageiros, o compartilhamento de vias somente em casos nos quais os estudos técnicos apontarem que há condições técnicas, segurança operacional e viabilidade econômica, respeitando contratos vigentes de concessionárias ferroviárias.
- Prever programas transparentes de gastos públicos com subsídios aos elevados custos operacionais do serviço como complemento às receitas tarifárias no longo prazo em contratos de parcerias público-privadas (PPPs).

3.11 AEROPORTOS

HÁ AJUSTES NO PLANEJAMENTO E REGULAÇÃO PARA EXPANDIR INVESTIMENTOS PRIVADOS

Visto em perspectiva, o setor aeroportuário tem se desenvolvido com elogiável desempenho. Mas isso não elimina a oportunidade de ajustes finos no planejamento das políticas públicas e na regulação. Isso porque, no detalhe, há urgências em definições regulatórias e de políticas públicas que podem eliminar inseguranças jurídicas que trazem entraves a investimentos privados e públicos no setor.

O poder público tem sido diligente na diretriz de atrair capital privado para os aeroportos. Além das concessões já realizadas desde 2011 em quatro diferentes rodadas, está em curso a preparação para a quinta rodada de concessões, desta vez com ativos aeroportuários em blocos. Outro exemplo da postura positiva em atrair investimentos e operadores ao mercado brasileiro foi a decisão de introduzir, na rodada de concessões realizada em 2017, o mecanismo de cobertura cambial para dívidas em moeda estrangeira, o que reforça as alternativas para o financiamento dos investimentos. Com isso, há novos operadores e perspectiva de longo prazo.

Os formuladores de políticas públicas, no entanto, serão chamados a dar respostas e soluções para desafios existentes no setor. Um deles é o papel da Infraero, estatal federal de operação aeroportuária. Em um cenário no qual os aeroportos federais superavitários já foram, em grande parte, concedidos, a nova fase do planejamento setorial precisa considerar, cuidadosamente, desde já, o destino da empresa federal Infraero.

Essa definição torna-se ainda mais importante com a perspectiva de avanço do programa de concessões aeroportuárias

ao setor privado (que apresenta resultados muito positivos na ótica da opinião pública e ganhos de eficiência operacional mensuráveis) e de agravamento da situação deficitária da estatal nos próximos anos, sem possibilidade de socorro da União, envolvida em esforço significativo para equilibrar as contas públicas no médio e longo prazo. Essas perspectivas apontam para a necessidade de pensar alternativas privadas ao modelo até então vigente de subsídios cruzados – em que a arrecadação das receitas oriundas de aeroportos superavitários era utilizada para o investimento e manutenção dos aeroportos deficitários.

Outro desafio setorial é dar solução para concessões com graves desequilíbrios econômicos que ganharam duas opções no setor aeroportuário: a solução privada ou a devolução antecipada de forma amigável mediante indenização.

A solução privada ganhou impulso com a sanção da Lei 13.499/2017, que oferece a alternativa de reprogramar o pagamento dos valores das outorgas. O objetivo é preservar o interesse público ao manter condições contratuais favoráveis aos usuários e ao poder concedente e também garantir investimentos já contratados.

A solução via devolução antecipada e amigável das concessões, mediante relicitação do projeto e indenização, é franqueada pela Lei 13.448/2017. Essa nova legislação, no entanto, ainda não surtiu efeito: o Poder Executivo ainda não a regulamentou, mais de um ano após a sanção. Há questões importantes a serem regradas, decisivas para a tomada de decisão do concessionário sobre antecipar ou não o término do contrato de forma amigável: o método de cálculo das indenizações e a cessação de obrigações de investimentos, entre outras.



É urgente que o Poder Executivo tome uma decisão a respeito das questões técnicas e da forma – se via decreto do Poder Executivo ou resoluções de agências reguladoras. Além do atraso injustificável para decisão de tamanha envergadura, o poder público não pode postergar a solução adotando regulamentação abstrata que não dê respostas assertivas aos pontos que as demandam. Dessa forma, a Lei 13.448/2017 não atenderá aos anseios do legislador: evitar conflito judicial que paralisará investimentos vultosos em alguns dos principais ativos de transporte do país.

Como pano de fundo, a segurança jurídica é ponto essencial. As razões que motivaram mudanças pretendidas na operação do aeroporto de Pampulha (MG) e a exclusão do aeroporto de Congonhas do programa de concessão atrapalharam a percepção dos investidores quanto à reconstrução de um ambiente de segurança jurídica para investimentos. Mudanças na operação de aeroportos em zona de influência de outros ativos, já concedi-

dos, causam incertezas que atrapalham a atração de investimentos e de operadores experientes com visão de longo prazo.

- Dar continuidade ao programa de concessões nos aeroportos federais, com planejamento e publicação de um plano de outorgas, dialogando com o setor privado a respeito de modelo de negócios atrativos para aeroportos menos rentáveis.
- Desenvolver um programa de investimentos em aeroportos regionais, com planejamento e racionalidade, que considere a vocação de cada aeroporto e região, por meio de um plano de aviação regional que estimule o desenvolvimento do transporte aéreo em localidades com atendimento precário.
- Criar uma política de longo prazo para a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), definindo programas prioritários para receberem recursos do fundo.

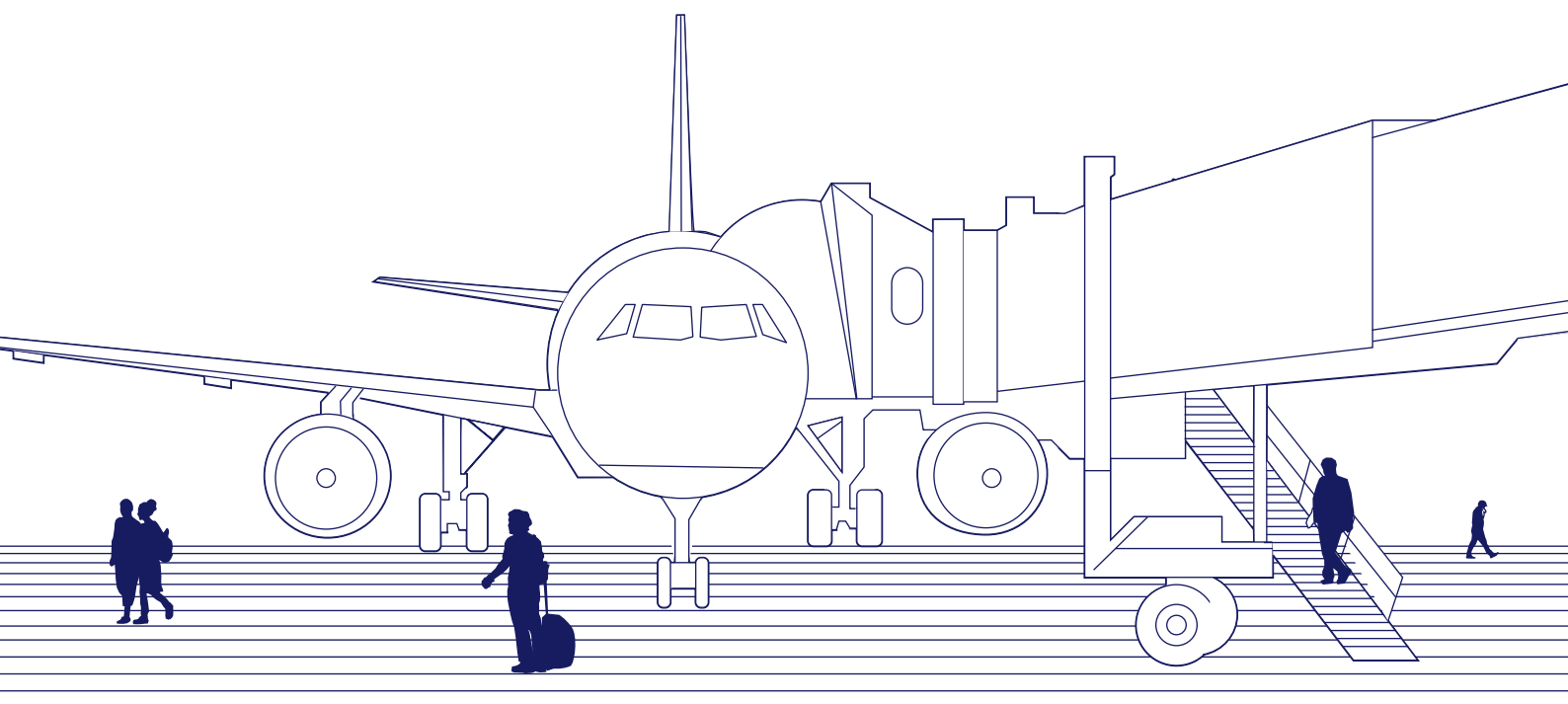
Além dos aspectos regulatórios e de políticas públicas setoriais, é pertinente

observar questões que envolvem a segurança jurídica em relação aos projetos já desenvolvidos e em desenvolvimento. Um olhar atento às concessões já realizadas permite aprimorar o modelo utilizado, contribuindo para a criação de um ambiente propício ao desenvolvimento do setor aeroportuário.

- Garantir adequada mitigação para o risco de incidência de IPTU sobre ativos administrados por concessionárias aeroportuárias, afastando a cobrança ou alocando o risco a cargo do poder público, já que o empreendedor privado não tem meios de gerenciá-lo, evitando afastar investidores interessados nas próximas concessões.
- Manter nos editais das futuras concessões de aeroportos o mecanismo idealizado para a rodada de concessões realizada em 2017 que permite proteção cambial para dívidas em moeda estrangeira utilizando recursos de outorga variável.
- Regular com urgência itens essen-

ciais da Lei 13.448/2017 de forma a permitir que a devolução antecipada e amigável de concessões, mediante indenização, possa ser alternativa para solucionar concessões que se tornaram inviáveis.

- Regularizar questões imobiliárias referentes aos aeroportos, como processos de desapropriação de imóveis, retomadas de posse e regularização de matrículas. Infraero e concessionárias privadas têm encontrado dificuldade em desenvolver um modelo econômico adequado de gerenciamento de tais áreas, fator que inviabiliza investimento e gera despesas que não podem ser antecipadas.
- Regular e uniformizar a necessidade de licenças, autorizações e permissões por entidades que prestem serviços públicos. Em um mesmo ambiente regulatório, em que as mesmas atividades são prestadas, não se deve exigir de alguns operadores aeroportuários licenças, autorizações e permissões que não são exigidas de outros.



PORTOS

3.12

A INSEGURANÇA JURÍDICA PREVALECEU E INTERROMPE INVESTIMENTOS

Desde 1993 quando foi promulgada a Lei 8.630, chamada Lei dos Portos, o setor conviveu com altos e baixos. Nos últimos 25 anos, investimentos privados foram viabilizados em arrendamento de terminais dentro e fora de portos públicos. A produtividade cresceu e há maior capacidade de movimentação de todos os tipos de cargas.

Do outro lado, o Estado centralizou decisões administrativas e de planejamento na contramão da tendência global de descentralização. Adotou postura mais intervencionista, também na direção oposta à adotada pelas principais potências portuárias, que conferem mais autonomia local. Regras de gestão de mão de obra, que nunca foram boas, foram pioradas. Há mode-

los diferentes de contratos, firmados ou ajustados de acordo com a regulação do momento: contratos de arrendamentos pré-1993, pós-1993 e pós-2013 (Lei 12.815/2013), além dos contatos de autorização para terminais de uso privados.

O que impera atualmente é a insegurança jurídica. O Decreto 9.048/2017 trouxe dispositivos para ampliar, de forma flexível, prazo dos contratos de arrendamento mediante novos investimentos, além de permitir a expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado. Tudo mediante estudos, análise e aprovações do poder concedente. Mas as solicitações de adaptação estão todas suspensas até liberação de órgãos de controle devido a suspeita de irregularidade em um pedido. Estimativas apontam R\$ 23 bilhões de investimentos represados.²²



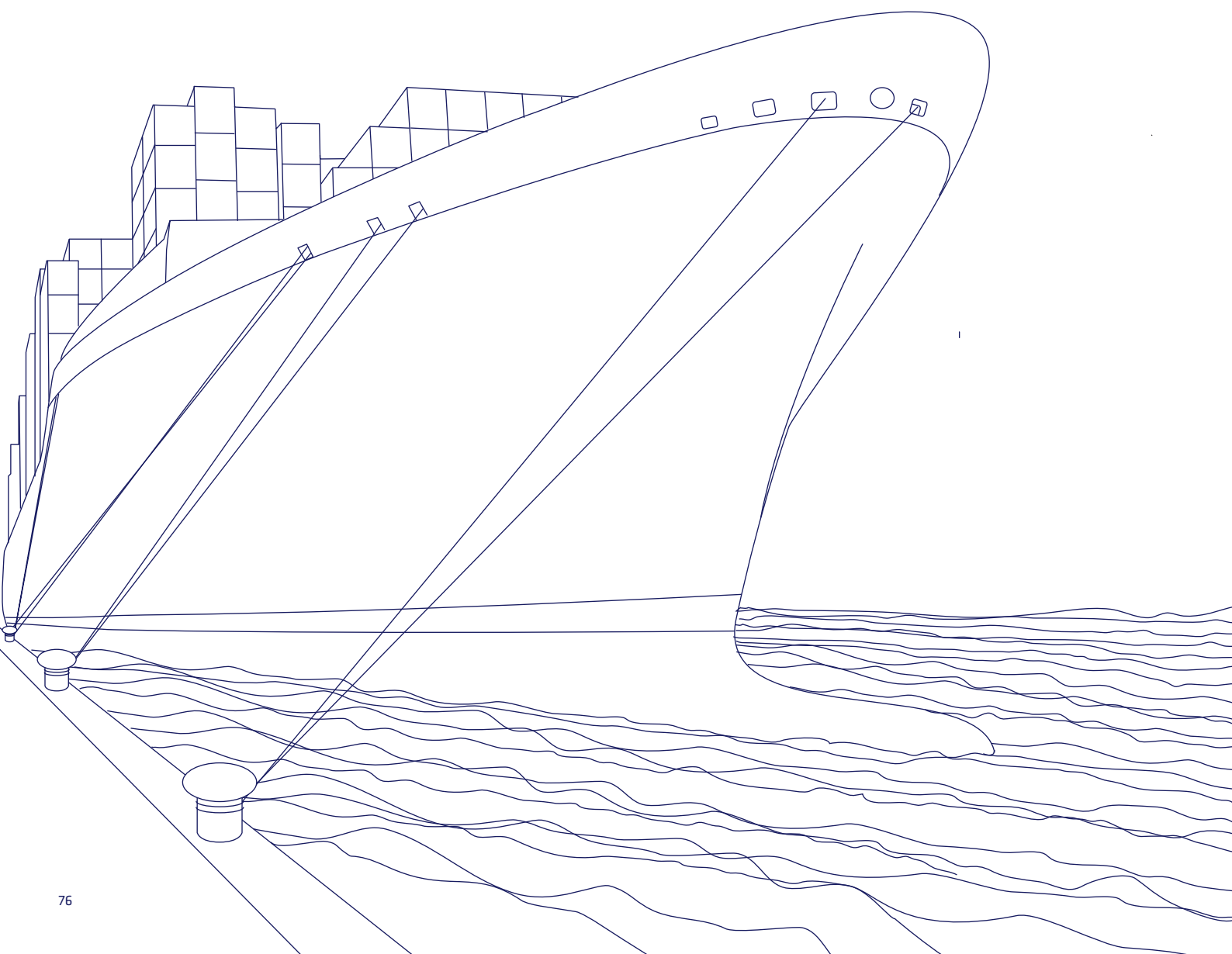
22. FGV 2018. Contribuição dos portos para o desenvolvimento econômico.

Além da judicialização em torno de direitos e obrigações nos diferentes modelos de contratos, há exemplos recentes de insegurança jurídica em relação ao aumento de custos. De um lado, órgão federal de patrimônio trabalha para cobrar taxas por uso do espelho d'água. De outro, o Supremo Tribunal Federal (STF) autorizou prefeituras a cobrar IPTU, inclusive retroativamente, de empreendimento de infraestrutura explorado por concessão ou arrendamento – uma conta que promete ser bilionária e gerar mais judicialização e desequilíbrios financeiros.

O setor portuário precisa de um modelo regulatório que adapte e uniformize os diversos modelos existentes, incorporando incentivos e metas de investimento,

produtividade e ampliação da capacidade de movimentação de cargas. As Companhias Docas precisam ser reestruturadas, abrindo espaço para privatizar ativos e estabelecer concessões. Os serviços de dragagem podem ser prestados por concessão, com metas de calado, monitoramento da agência reguladora e tarifas reguladas pagas pelos usuários dos canais.

Em outra frente, precisa haver um reordenamento dos órgãos públicos que atuam dentro do trâmite portuário, o qual incorpora cinco ministérios, três agências reguladoras, agências de meio ambiente das três esferas de governo, órgãos de controle, sindicatos, órgãos de prática e de gestão de mão de obra, conselhos e prefeituras, entre outros.



ENERGIA ELÉTRICA

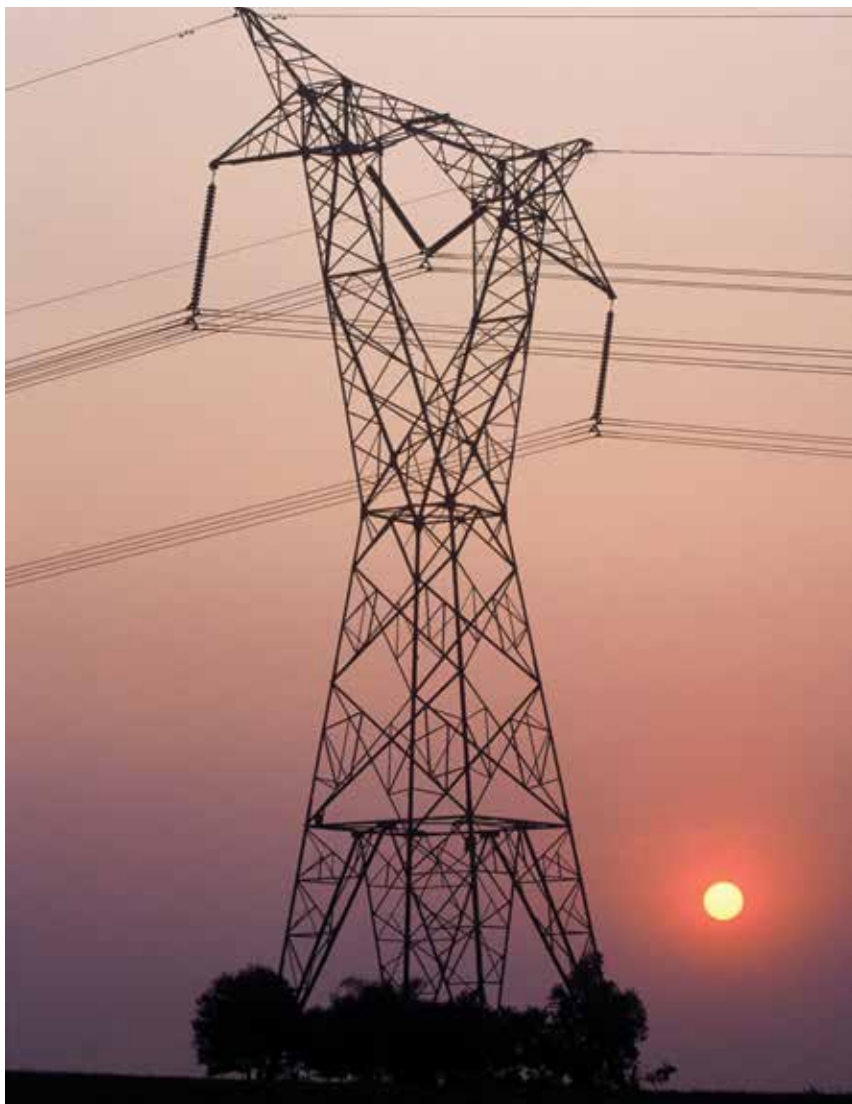
3.13

REVISÃO REGULATÓRIA APONTA NA DIREÇÃO CORRETA E HÁ CORREÇÕES URGENTES

Uma nota técnica preparada pelo Ministério de Minas e Energia foi assertiva ao introduzir as razões que motivam e impõem uma revisão regulatória no modelo do setor elétrico: “O setor elétrico mundial está atualmente sujeito a pressões para mudanças em seu quadro regulatório, comercial e operacional. Tais pressões são exercidas por fenômenos tecnológicos e socioambientais que representam condições de contorno para o funcionamento da indústria elétrica e por fricções nos modelos de negócio hoje prevalentes.” Em miúdos, são três as principais pressões: fontes renováveis e intermitentes de geração com custos decrescentes; impactos sistêmicos da expansão das possibilidades de geração distribuídas; tecnologias de medição – mas não somente – inteligentes.

Pressões como essas oferecem riscos, mas também oportunidades de ganhos de eficiência. No entanto, para serem aproveitadas, precisam encontrar um mercado estável, com agentes fortalecidos e preparados para o investimento e a evolução. No Brasil, entretanto, o mercado de energia elétrica foi sufocado econômica e financeiramente nos últimos cinco anos por uma série de motivos, causados tanto por decisões governamentais quanto por fatores não gerenciáveis.

A famosa Medida Provisória 579/2012, o “11 de setembro do setor elétrico brasileiro” causou desorganização abrupta e significativa na medida em que reduziu, de forma atabalhoada, as receitas de concessões próximas do vencimento. A definição de regras para ativos de concessão ou autorização do setor elétrico cujos contratos estavam em momento de vencimen-



to era uma demanda dos agentes do setor elétrico há anos, com alternativas de modelos em debate, o que não impediu amadorismo na definição, gerando uma crise regulatória no setor.

A crise regulatória veio acompanhada por uma segunda, climática, derivada de índices pluviométricos abaixo da média em diversas regiões, e por uma terceira, macroeconômica, fruto do agravamento da desaceleração da econômica brasileira, ocasionando uma recessão em 2015 e



2016. O resultado foi perda de valor, redução de investimentos, crise de confiança, insegurança jurídica e conflitos regulatórios transferidos para o Poder Judiciário. As medidas de gestão e operação agravaram distorções que perduram até hoje, com efeitos negativos significativos na gestão do GSF (risco hidrológico) e da liquidação do mercado de curto prazo.

Entre 2016 e 2018, discussões abrangentes permitiram identificar problemas de curto, médio e longo prazo e endereçar soluções que, nesta fase, requerem decisões legislativas e/ou infralegais no âmbito da agência reguladora. As medidas à espera de respostas do Estado visam ajustar o modelo do setor elétrico e dar aos investidores os sinais adequados para atrair capital destinado à expansão da matriz elétrica. Elas podem ser agrupadas em quatro frentes: revisão regulatória do modelo elétrico, modelo de privatização da Eletrobras, correções urgentes em falhas estruturais e planejamento.

Revisão regulatória

Entre 2016 e 2017, o governo federal promoveu um processo de consulta para uma revisão regulatória que enfrenta aspectos conjunturais e estruturais. As mudanças, em geral, apontam na direção correta, mas dada a profundidade e abrangência das correções pretendidas é bastante desejável que haja cautela para que regras novas sejam instituídas por completo, com metodologias e fórmulas de cálculo já disponíveis e de amplo conhecimento. É fundamental que o processo seja suportado por análises exaustivas dos custos e dos benefícios, respeito aos contratos e períodos de transição.

Uma das principais propostas é a separação na contratação de lastro e de energia. A mudança aponta corretamente para redistribuir a alocação de custos atrelados à expansão da matriz elétrica, melhorar as condições de financiamento de projetos destinados ao mercado livre de energia e centralizar a contratação de lastro – o que será benefício em um cená-

rio com participação crescente do mercado livre. A mudança precisa ser cuidadosa, no entanto. A regulação sugerida vai requerer fórmulas e metodologias para, entre outras coisas, contratação de lastro e formação de preços de fontes diferentes de geração. É fundamental testar o modelo pretendido diante das demandas dos financiadores de longo prazo.

O processo de revisão regulatória prevê também o fim do regime de cotas para hidrelétricas prorrogadas ou licitadas no qual a agência reguladora define tarifa que remunera somente custos de operação e manutenção. A “descotização” será feita mediante pagamento de outorgas. A proposta conta com apoio da Abdib.

Privatização da Eletrobras

A Abdib é entusiasta da reestruturação da Eletrobras que foca no equacionamento de custos operacionais, reorientação estratégica, diretrizes para venda de ativos e diluição da participação do Estado no capital da empresa. O processo de privatização em curso legislativo e administrativo é importante para reduzir vulnerabilidades na gestão financeira e operacional da companhia.

As diretrizes – bem-vindas – envolvem privatização de seis distribuidoras de energia elétrica, com o devido equacionamento de passivos; venda de participações em sociedades de propósito específico de geração e de transmissão de energia elétrica; aumento do capital da Eletrobras com emissão de ações e diluição do controle acionário da União.

Efetivadas tais decisões, a Eletrobras segue no caminho de recuperar condições de investimento. A Abdib tem posicionamento favorável ao modelo proposto e defende aprovação urgente no Poder Legislativo.

Correções urgentes

Dois problemas graves impõem restrições à gestão financeira das empresas de energia elétrica atualmente, com cifras bi-

lionárias que ameaçam o balanço e a capacidade de investimento delas.

Na geração de energia, é fundamental equacionar definitivamente os fatores atrelados ao déficit de geração de energia nas hidrelétricas, problema que persiste há quase cinco anos e se agrava continuamente.

O problema consiste em fatores que impedem que estas geradoras entreguem a carga de energia elétrica prevista em contratos por razões alheias à gestão delas: despachos de geração de energia fora da ordem de mérito de custo econômico para preservar reservatórios, permissão para gerar energia de usinas termelétricas fora da ordem de mérito de forma antecipada para compensar eventuais indisponibilidades no suprimento do combustível; deslocamentos causados por importação de energia; e restrições impostas por atrasos no início de operação de sistemas de transmissão.

Autorizações para despachos de geração de energia fora da ordem de mérito deslocaram a geração de hidrelétricas em montantes significativos. Em alguns momentos, as hidrelétricas foram autorizadas a produzir só 80% das garantias físicas.

A solução discutida com as autoridades energéticas inclui retirar do GSF efeitos alheios à gestão das empresas. Concessionárias hidrelétricas no mercado serão compensadas pelos impactos sofridos de forma retroativa, desde janeiro de 2013, na forma de extensão dos contratos de concessão em, no máximo, sete anos. A Abdib apoia essa forma de solucionar o problema, de forma estrutural. Há ainda imperiosa necessidade de adotar solução para o mercado livre.

Na transmissão de energia, a Abdib considera imprescindível ratificar regras que definiram – já tardiamente – a fórmula e o prazo para concessionárias de sistemas de transmissão de energia da Rede Básica do Setor Elétrico (RBSE) receberem compensações devidas.

Em 2012, o governo federal promoveu o processo de prorrogação dos contratos de concessão das empresas de transmissão, com o objetivo de redução da tarifa de energia elétrica. Para tanto, propôs uma diminuição próxima a 70% das receitas das empresas que detinham concessões, mediante a devida compensação.

Conforme a Lei 12.783/2013, a compensação se refere ao pagamento pelos ativos dessas companhias existentes em maio de 2000 e não totalmente depreciados até dezembro de 2012 da RBSE. Apesar de a prorrogação ter sido formalizada em dezembro de 2012, as condições e prazos do pagamento foram estabelecidos somente em abril de 2016 (Portaria nº 120 do Ministério de Minas e Energia).

Foram quase cinco anos de indefinições. Estabelecidas as condições de pagamento, a previsibilidade de recebimento das compensações pelas empresas envolvidas contribuiu para que elas pudessem retomar participação em leilões.

Mas, em iniciativas legislativas e judiciais, há tentativa de alterar novamente as condições e os prazos de pagamentos já definidos, prejudicando novamente as perspectivas financeiras e de investimento das empresas envolvidas. Questionamentos judiciais pleiteiam que o pagamento seja efetuado pela União e, atualmente, liminares determinaram exclusão da devida atualização dos valores pelo custo de capital próprio (com impacto negativo de 14% nos pagamentos) prejudicando novamente as perspectivas financeiras e de investimento das empresas envolvidas.

Em maio de 2018, no âmbito do projeto de lei de desestatização da Eletrobras, foi divulgado relatório mantendo o prazo de oito anos para o pagamento do componente financeiro, conforme Portaria 120/2016 do MME.

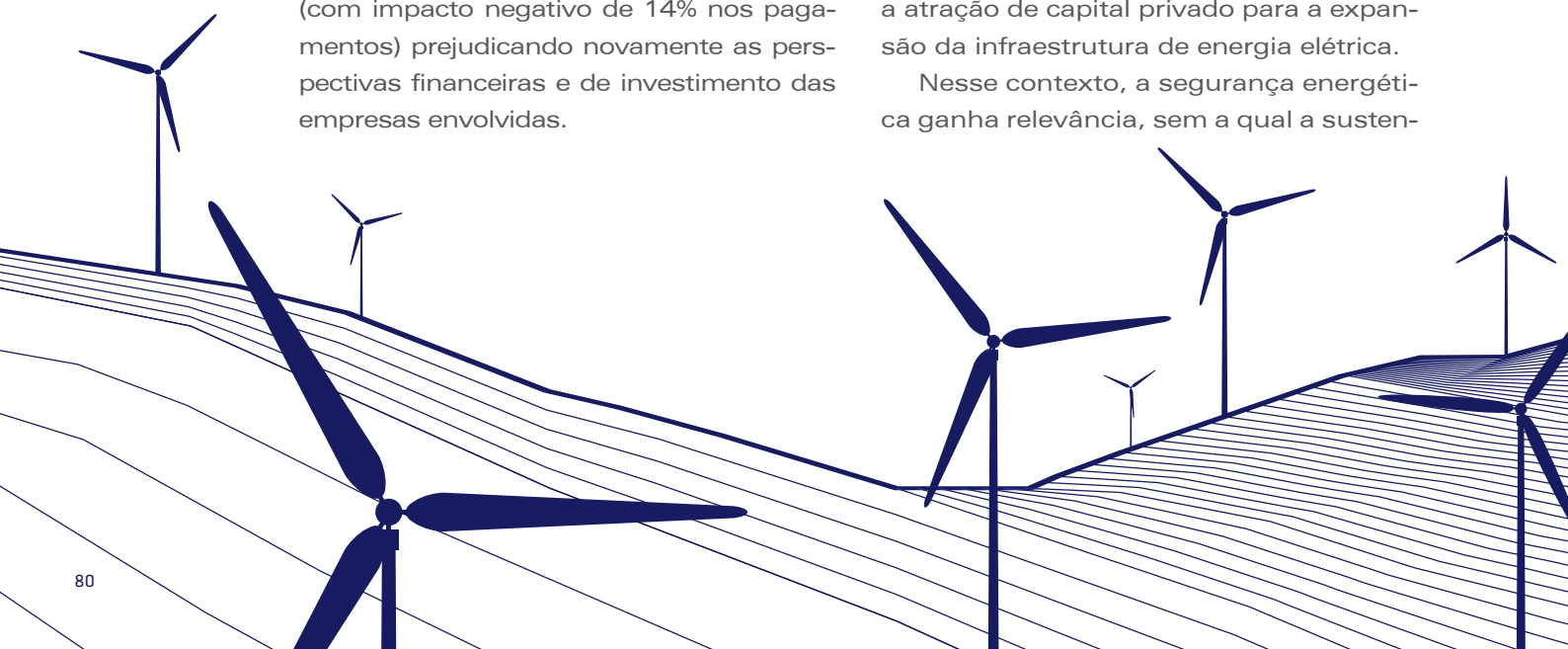
Diante deste cenário, é necessário firme empenho do Poder Executivo, em especial, da Aneel e do Ministério de Minas e Energia, para sustentar e manter a efetividade dos atos que ele mesmo editou, em garantia da manutenção das regras definidas para pagamento das indenizações – prazo de oito anos – e completa atualização durante o período em que o pagamento não foi efetuado, preservando a segurança jurídica, a estabilidade e a previsibilidade do mercado e a confiança dos investidores nos atos jurídicos do poder público.

Planejamento

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

Esse planejamento deve buscar equilíbrio entre os princípios de sustentabilidade, segurança energética e modicidade tarifária, estabelecendo sinais adequados para a atração de capital privado para a expansão da infraestrutura de energia elétrica.

Nesse contexto, a segurança energética ganha relevância, sem a qual a susten-



tabilidade e a modicidade tarifária ficam prejudicadas. A Abdib considera fundamental o desenvolvimento de fontes hídricas e térmicas – supridas por gás natural, no caso - na base da expansão da capacidade de geração de energia elétrica do país, dando estabilidade ao sistema e permitindo a expansão de fontes intermitentes como eólica, solar e biomassa, de forma complementar.

Na medida em que o Brasil deve apostar na expansão da matriz energética em bases renováveis e que garantam estabilidade e segurança energética no suprimento, é importante aproveitar o potencial hidrelétrico existente em usinas de todos os portes.

Por isso é importante o retorno do desenvolvimento de projetos hidrelétricos com reservatórios de acumulação, diretriz preterida nos últimos anos em benefício de usinas a fio d'água. Nos projetos com reservatórios menores, nos quais o fator determinante para a geração de energia é a vazão dos rios, há menor impacto ambiental, mas também menor eficiência na geração de energia.

Com reservatórios, há necessidade de mitigar e compensar impactos ambientais, mas aproveita-se inúmeras externalidades positivas significativas, como a maior eficiência na geração de energia e segurança ampliada no suprimento energético com a capacidade de acumular água. Da mesma forma, há benefícios para a segurança hí-

drica – sobretudo diante da perspectiva de mudanças climáticas com impactos no abastecimento de água – e para o controle de cheias.

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

Redes inteligentes

Em paralelo a mudanças legislativas e regulatórias no setor elétrico, é imperioso que o país estabeleça políticas adequadas para a modernização da infraestrutura do setor elétrico, em especial induzindo a adoção intensiva de redes e medidores inteligentes. Essas redes inteligentes são habilitadores tecnológicos para um mercado eficiente de energia. Uma infraestrutura modernizada viabiliza novos produtos e um fluxo de informações que suportará uma gestão muito mais eficaz dos ativos elétricos. Como essa modernização da infraestrutura é um processo contínuo e de longo prazo, e mobilizará um volume importante de recursos – mão de obra e equipamentos – deve ser concatenado e pensado em conjunto com todas as transformações de modelo comercial e operativo do setor, com regras regulatórias que permitam o início desse processo.



3.14 ILUMINAÇÃO PÚBLICA

UMA POLÍTICA FEDERAL PODE AJUDAR A TRANSFORMAR POTENCIAL EM REALIDADE

Desde que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) determinou a transferência da gestão da infraestrutura de iluminação pública das distribuidoras de energia elétrica para os municípios, em setembro de 2010, por meio da Resolução Normativa 414/2010, este setor tornou-se o carro-chefe do lançamento de iniciativas municipais de parceria público-privadas (PPP). O prazo final para a transferência da gestão para as prefeituras ocorreu no início de 2015.



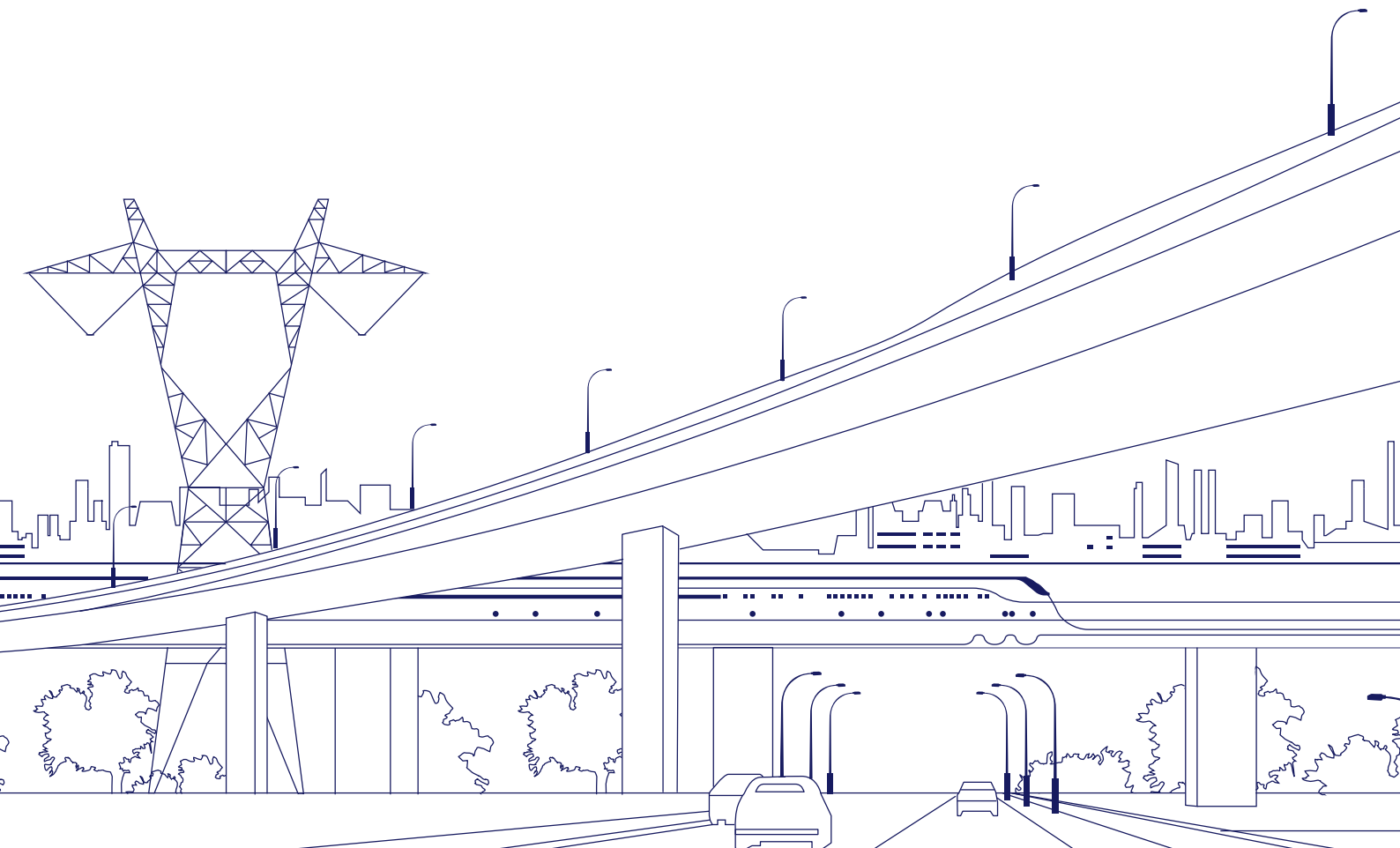
A Contribuição para o Custeio da Iluminação Pública (Cosip), criada em 2002, transformou-se em uma fonte de arrecadação específica e, conseqüentemente, em garantia firme para suportar projetos municipais de PPP. Dados mostram que o mercado pode alcançar R\$ 9,2 bilhões. De 2013 para 2017, foram lançados 186 projetos de iluminação pública. Entre 22 segmentos, o número é menor apenas do que os 188 projetos de saneamento básico.²³

Mas o setor, apesar das perspectivas muito positivas, carece de propostas que transformem o enorme potencial existente em investimentos e melhorias à população na prática.

A Abdib defende o estabelecimento de uma política federal de iluminação pública e cidades inteligentes, bem como um plano de atuação do governo federal no setor, com foco nas novas tecnologias disponíveis. Há intersecção da iluminação pública com outras políticas públicas. Com o setor de energia elétrica, há economia de energia, propiciada pelas novas tecnologias, por exemplo, o LED. Com o meio ambiente, há redução das emissões e do potencial poluidor dos descartes futuros dos equipamentos. Com a segurança pública, há melhoria das condições de iluminação e também dos dispositivos e sensores que possibilitam a prevenção e o combate ao crime. Com a qualidade de vida urbana e valorização do patrimônio artístico, cultural, paisagístico e histórico, há otimização dos fluxos luminosos e uniformidade da iluminação pública com o uso de novas tecnologias. Mas, para ser uma iniciativa bem-sucedida, é necessário definir os entes federais responsáveis pela coordenação e pela implementação das diferentes dimensões da política e do plano.

Outra proposta é o aperfeiçoamento da Resolução Normativa 414/2010, da Aneel, no sentido de desenvolver a interface entre as distribuidoras de energia elétrica, as prefeituras e, quando existente, a respectiva concessionária municipal de iluminação pública, tema atualmente em curso na Abdib. Com essa iniciativa, os objetivos são reduzir riscos operacionais e de gestão das PPPs em iluminação pública. Por exemplo:

23. Radar PPP.



- Regulação de mecanismos de medição e automação que absorvam a eficiência energética trazida pelos novos equipamentos por meio da medição do consumo efetivo de energia.
- Direitos e obrigações das distribuidoras, das prefeituras e, quando for o caso, da concessionária de iluminação pública, a compor os acordos operativos das distribuidoras de energia elétrica com as prefeituras.
- Definição de padrões de equipamentos para conexão à rede de distribuição.
- Regulamentação dos custos, fluxo de arrecadação e repasse das distribuidoras - que hoje está sob ótica contratual -, no que diz respeito a prazos, correção monetária e retenção de custos na origem.

É muito importante também o apoio da Aneel na definição de parâmetros e índices de correção que guiem os municípios no acompanhamento de todos os

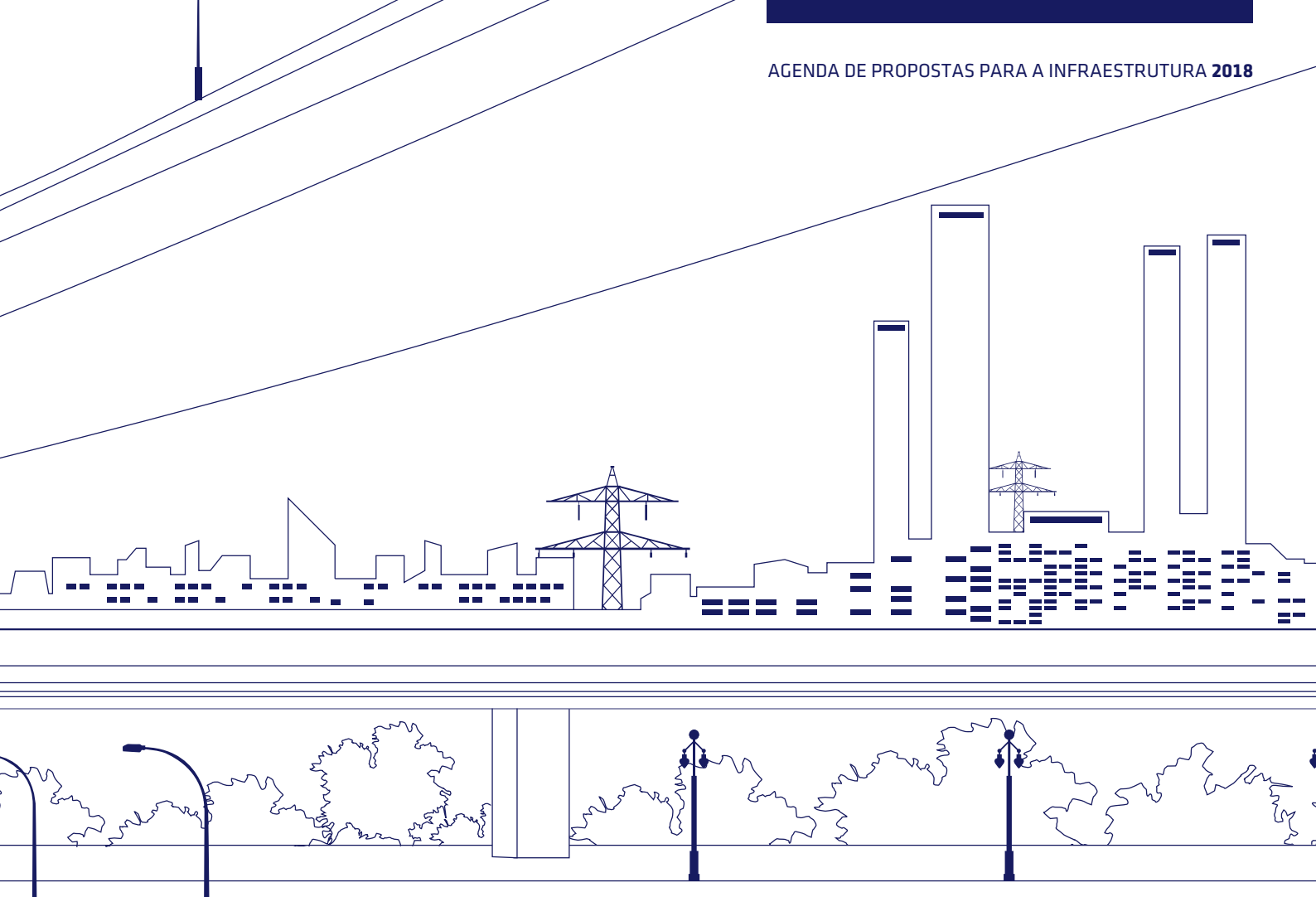
custos relativos ao setor de iluminação pública, não apenas o custo de energia.

Eficiência energética

Os investimentos em iluminação pública têm forte correlação com a eficiência energética. Há diversos programas já existentes que ofertam recursos não reembolsáveis. O assunto é regulado pela Lei 9.991/2000, complementada e atualizada pelas leis 13.203/2015 e 13.280/2016, que estabelecem e disciplinam programas de eficiência energética. As distribuidoras, por exemplo, têm de aplicar 0,5% da receita operacional líquida (ROL) em programas de eficiência energética. Desse montante, 20% necessariamente têm de ser destinados ao Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica (Procel), que já considera iluminação pública no Procel Reluz.²⁴

O Ministério de Minas e Energia também está sensibilizado sobre a importância

24. <http://www.procelinfo.com.br/data/Pages/LUMIS623FE2A5ITEMID6C524BD8642240ECAD7DEF8CD7A8C0D9PTBRIE.htm>



da modernização. No fim de 2017, houve um chamamento para avaliação de projetos de iluminação pública com LED. Por fim, na diretriz de utilizar e aprimorar o que já existe, pode ser mencionado o Plano Nacional de Eficiência Energética.²⁵

- Aumento da segurança jurídica do uso da Cosip para investimentos no parque de iluminação (não apenas operação e manutenção) para outros fins relacionados a tecnologias intrínsecas ao conceito de cidades inteligentes e como mecanismo garantidor de projetos de longo prazo (hipótese de vinculação dos recursos a projetos de PPP e responsabilidades das distribuidoras de energia na arrecadação dos recursos).
- Estabelecimento de programas e linhas de financiamento para iluminação pública e cidades inteligentes, concebendo uma política realista para a promoção do conteúdo nacional em equipamentos relacionados a estes projetos.
- Promover modelos de suporte aos municípios para a modelagem e a gestão pública de projetos de PPP de iluminação pública, valendo-se para tanto de melhores práticas e de exemplos exitosos de projetos afins, no país e no exterior.
- Exigência do atendimento à NBR-5101 (iluminação pública) para enquadramento de projetos de PPPs de iluminação pública em iniciativas quaisquer do âmbito da Política Federal de Iluminação Pública a ser criada (por exemplo, financiamento com linhas de bancos públicos, modelagem de projetos com suporte de entes federais).

25. <http://www.mme.gov.br/documents/10584/1432134/Plano+Nacional+Efici%C3%A2ncia+Energ%C3%A9tica+%28PDF%29/74cc9843-cda5-4427-b623-b8d094ebf863?version=1.1>



UMA AGENDA PARA OS PRIMEIROS SEIS MESES DE GOVERNO

01

Enviar ao Congresso Nacional uma proposta de **reforma previdenciária** abrangente, sem distinção para grupos do setor público, que estanque o crescimento das despesas e equilibre pagamentos e receitas.

02

Enviar ao Congresso Nacional uma proposta de **reforma tributária** consistente, que busque simplificar o complexo sistema tributário brasileiro eliminar as distorções que inibem e prejudicam a produção e o investimento. A proposta deve contemplar a instituição de um imposto sobre valor agregado (IVA) em substituição a outros impostos e contribuições – PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS – com prazos de transição.

03

Garantir o funcionamento ininterrupto do **Programa de Parceria de Investimentos (PPI)**, criado em maio de 2016, assegurando fluidez para as diversas ações, estudos e processos de leilão de concessões em andamento e preservando o diálogo com o setor privado, a previsibilidade na condução dos processos preparatórios e a perspectiva dos projetos públicos ofertados pelo governo federal ao setor privado.

04

Concluir a votação do PL 1.292/1995, que estabelece **regras de licitação e contratação para a administração pública**, preservando regras que estimulam uso mais disseminado do seguro garantia para obras de engenharia.

05

Concluir processo de regulamentação de importantes aspectos da Lei 13.448/2017, que ofereceu alternativas para dar solução para concessões com desequilíbrios econômicos e financeiros, como a **devolução antecipada** e amigável de concessões mediante indenização. Há necessidade de regulamentar, ainda, regras para permitir o avanço de processos de **prorrogação antecipada** de concessões ferroviárias mediante novos investimentos.

06

Concluir a votação do PL 6.621/2016, em tramitação na Câmara dos Deputados e já aprovado no Senado Federal, que fortalecem a governança e a atuação das **agências reguladoras**.

07

Concluir a votação do PL 3.729/2004, em tramitação na Câmara dos Deputados, que propõe uma **Lei Geral de Licenciamento Ambiental**. O PL mantém a diretriz de distribuir competências entre União, estados e municípios, aperfeiçoa aspectos sobre licenças ambientais, área de influência dos projetos, estipula prazos para as etapas do licenciamento e revê exigências consideradas desnecessárias.

08

Retomar políticas públicas e mecanismos de **apoio para a exportação de bens e serviços de infraestrutura**, apoiando a participação de empresas brasileiras no acirrado mercado global de construção de infraestrutura, propiciando oportunidade de exportação indireta para cerca de 2.800 empresas, sobretudo micro, pequenas e médias.

09

Votar a MP 844/2018, que **moderniza o marco regulatório do saneamento básico**, enviada ao Congresso Nacional, preservando aspectos essenciais, como as competências para a Agência Nacional de Águas (ANA) instituir normas de referência nacional para a regulação da prestação dos serviços de saneamento básico, criação de um conselho nacional para a integração das políticas de saneamento básico e a reprodução das cláusulas essenciais dos contratos de concessão nos contratos de programa.

10

Concluir o processo de **prorrogação antecipada dos contratos de concessão ferroviária**. Estima-se que algo superior a R\$ 25 bilhões de novos investimentos podem ser viabilizados em cinco concessões de ferrovias existentes nos próximos anos caso as renovações sejam efetivadas.

11

Concluir tramitação e votação do PL 1.917/2015, no qual estão atualmente inseridas medidas que buscam promover uma revisão regulatória e um **aprimoramento no modelo do setor elétrico**.

12

Concluir o processo de reestruturação da Eletrobras, o que inclui, entre outras questões, a aprovação do PLC 77/18, já aprovado na Câmara dos Deputados como PL 10.332/2018, que autoriza a **privatização de distribuidoras de energia elétrica** da estatal federal.

13

Garantir a aprovação de **solução para o risco hidrológico**, tal qual consta no PLC 77/18, já aprovado na Câmara dos Deputados como PL 10.332/2018, que autoriza a privatização de seis distribuidoras da estatal federal, dando tratamento adequado para fatores que impedem que as geradoras entreguem a carga de energia elétrica prevista em contratos por razões alheias à gestão das empresas e garantindo compensação, na forma de extensão do contrato de concessão, pelos impactos sofridos pelo GSF.

14

Concluir a tramitação do PL 6.407/2013, que promove uma **modernização na regulação sobre gás natural**, com mecanismos e prazos em um período de transição que garanta segurança jurídica a investimentos e operações constantes em contratos já existentes. As novas regras têm como premissa a adoção de boas práticas internacionais, atração de investimentos, aumento da competição, diversidade de agentes, maior dinamismo e acesso à informação, participação ativa dos agentes do setor e respeito aos contratos firmados.

15

Enviar ao Congresso Nacional um projeto de lei para **atualizar as regras para desapropriação pública**, procedimento regido pelo Decreto-Lei 3.365/1941.

16

Concluir a votação do PLC 79/2018, no Senado Federal, que atualiza a **Lei Geral de Telecomunicações**, preservando a permissão para que concessionárias telefônicas substituam o modelo de concessão pelo de autorização e dando solução regulatória para a incorporação por parte das concessionárias telefônicas dos bens públicos usados na prestação do serviço de telefonia fixa ao fim dos contratos de concessões.

17

Dar **continuidade ao programa de concessões nos aeroportos federais**, com planejamento e publicação de um plano de outorgas, dialogando com o setor privado a respeito de modelo de negócios atrativos para aeroportos menos rentáveis.

18

Capitalizar em montante suficiente o **Fundo Garantidor de Infraestrutura**, administrado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF), que tem o propósito de oferecer garantias, direta ou indiretamente, para riscos, sobretudo os não gerenciáveis. A cobertura para riscos não gerenciáveis é pilar fundamental para a adoção de *project finance non recourse* no financiamento dos investimentos em infraestrutura.

19

Garantir orçamento suficiente para o FEP, fundo público instituído pela Lei 13.529/2017 para apoiar a estruturação de projetos.

20

Aprovar o PLP 459/2017 na Câmara dos Deputados, já aprovado no Senado Federal (PLS 204/2016), que esclarece procedimentos para a realização de **operações de securitização da dívida tributária dos entes públicos**, medida que oferece oportunidade real de contribuir, neste momento de crise fiscal, com o aumento de receita no orçamento dos entes públicos (federal, estadual e municipal) e de impulsionar investimentos públicos e privados já no curto prazo – uma das principais necessidades do Brasil.

21

Enviar ao Congresso Nacional proposta que ofereça **solução privada para a retomada de investimentos em concessões rodoviárias** com desequilíbrios, com princípios similares aos constituídos para contratos com problemas equivalentes no setor aeroportuário.

CONSELHOS E DIRETORIA

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

BRITALDO SOARES • Eletropaulo

AGOSTINHO SERAFIM JUNIOR • Queiroz Galvão
ANDRÉ CLARK • Siemens
ANDRÉ DORF • CPFL
DÉCIO DE SAMPAIO AMARAL • Camargo Corrêa Infra
HARRY SCHMELZER JUNIOR • WEG
JOSÉ FÁBIO JANUÁRIO • Odebrecht
KARLA BERTOCCO • Sabesp
LAURO CELIDÔNIO NETO • Mattos Filho Advogados
LUIZ SERGIO VIEIRA FILHO • EY
MARCOS ALMEIDA • Brookfield
MAURICIO BÄHR • Engie
PAULO GODOY • Alupar
RAFAEL PANIAGUA • ABB
RICARDO CASTANHEIRA • CCR
SAULO ALVES PEREIRA JUNIOR • Andrade Gutierrez
SOLANGE RIBEIRO • Neoenergia
VIVEKA KAITILA • GE
WILSON FERREIRA JUNIOR • Eletrobras
A DEFINIR • Acciona

CONSELHO CONSULTIVO

ALBERTO DIAS • ABB
ANDRÉ DABUS • Marsh
ANTONIO GIL DA SILVEIRA • Caixa
ANTONIO PARGANA • Cisa Trading
CARLOS VILLA • Solví
CLAUDIA BONELLI • Tozzini Freire Advogados
DAVID ALMAZÁN • Arteris
DAVID MOREIRA • Patria
EDUARDO VIEGAS • Concremat
ELIAS DE SOUZA • Deloitte
GABRIEL GALIPOLO • Fator
GILSON KRAUSE • Promon
GUSTAVO BARRETO • CCR
HENRIQUE ZUPPARDO JUNIOR • Megatranz
JORGE NEMR • Leite, Tosto e Barros Advogados
JOSÉ CARLOS TAVARES PEREIRA • WIZ Soluções
JOSÉ VIRGÍLIO ENEI • Machado Meyer Advogados
JOSEDIR BARRETO • OAS
JULIAN THOMAS • ALIANÇA
JULIO FONTANA NETO • Rumo
LUIS CARLOS BORBA • Toshiba
MARCOS BLUMER • Voith Hydro
MARCOS CINTRA • Tenaris Confab
MASSIMO GUALA • Salini Impregilo
MAURICIO ENDO • KPMG
MICHEL BOCCACCIO • Alstom
MIGUEL NORONHA • Barbosa Mello Participações
OTÁVIO MAIA • PwC
RENATO MEIRELLES NETO • CAF
RENATO SUCUPIRA • BF Capital
REYNALDO PASSANEZI • CTEEP
RODOLFO SIROL • CPFL
ROGÉRIO TAVARES • Aegea
SERGIO PARADA • Andritz Hydro
TERESA VERNAGLIA • BRK Ambiental
THOMAS FELSBERG • Felsberg Advogados
WILSON QUINTELLA • Estre Ambiental

DIRETORIA EXECUTIVA

Venilton Tadini

Presidente-executivo

Ralph Lima Terra

Vice-Presidente Executivo

Nivaldo Tetti

Diretor Administrativo e Financeiro

José Maria de Paula Garcia

Diretor de Comitês Temáticos

Igor Rocha

Diretor de Planejamento e Economia

José Casadei

Diretor de Comunicação

Cintia Torquetto

Coordenadora de Eventos

Projeto Gráfico e Diagramação
Azul Publicidade

COMPANHIAS ASSOCIADAS

ABB LTDA
ABGF
ACCIONA INFRAESTRUTURAS S.A.
AEGEA SANEAMENTO E PARTICIPAÇÕES S.A.
ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA LTDA
ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA
ALUPAR PARTICIPAÇÕES S.A
ANDRITZ HYDRO BRASIL LTDA
AROEIRA SALLES ADVOGADOS
ARTERIS S.A.
AZEVEDO SETTE ADVOGADOS ASSOCIADOS
BANCO FATOR S.A.
BARBOSA MELLO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS S.A
BF CAPITAL ASS. EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA
BNDES
BR INFRA GROUP
BRK AMBIENTAL
BROOKFIELD BRASIL LTDA
CAF BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO S.A.
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
CAMARGO CORRÊA INFRA CONSTRUÇÕES
CASCIONE, PULINO, BOULOS & SANTOS - ADVOGADOS
CCR - COMPANHIA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
CELEO - REDES BRASIL S.A.
CEMIG - COMPANHIA ENERGÉTICA DE MINAS GERAIS
CISA TRADING S.A
CITÉLUZ SERVIÇOS DE ILUMINAÇÃO URBANA S.A.
COMPANHIA PAULISTA DE DESENVOLVIMENTO - CPD
CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A.
CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S.A.
CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.
CONSTRUTORA OAS LTDA
CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A
CONTER CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO S.A.
CPFL ENERGIA S.A
CSO AMBIENTAL DE SALTO SPE S.A
CTEEP - CIA TRANSM. DE ENERGIA ELÉTRICA PAULISTA
DDSA ADVOGADOS
DELOITTE TOUCHE TOHMATSU CONSULTORES LTDA
DELTA COMERCIALIZADORA DE ENERGIA LTDA
DEMAREST ADVOGADOS
DESENVOLVE SÃO PAULO
DT ENGENHARIA DE EMPREENDIMENTOS LTDA
EDP ENERGIAS DO BRASIL S.A
ELETROBRAS - CENTRAIS ELÉTRICAS BRASILEIRAS S.A.
ELETRONUCLEAR - ELETROBRÁS TERMONUCLEAR S.A
ELETROPAULO METROPOLITANA
EMAE - EMPRESA METROP. DE AGUAS E ENERGIA S.A
ENFIL S/A CONTROLE AMBIENTAL
ENGIE BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA
ESTRE AMBIENTAL S.A.
EY - ERNST&YOUNG ASS. EMPRESARIAL LTDA
ETEO EMPRESA TRANSMISSÃO DE ENERGIA DO OESTE
FATOR SEGURADORA
FELSBERG E PEDRETTI CONSULTORES LEGAIS
FURNAS CENTRAIS ELÉTRICAS S.A.
GALVÃO PARTICIPAÇÕES S.A.
GENERAL ELECTRIC ENERGY DO BRASIL S.A.
GS INIMA BRASIL LTDA
HELENO & FONSECA CONSTRUTÉCNICA S.A.
HOUER CONSULTORIA E CONCESSÕES LTDA
INTERTECHNE CONSULTORES ASSOCIADOS S.C. LTDA
INVEPAR INVESTS. E PARTS. EM INFRAESTRUTURA S.A.
ITAZI ENGENHARIA LTDA
KPMG STRUCTURED FINANCE S.A
LCA CONSULTORES
LEITE, TOSTO E BARROS ADVOGADOS ASSOCIADOS
MACHADO, MEYER, SANDACZ E OPICE ADVOGADOS
MADRONA ADVOGADOS
MAGNA ENGENHARIA
MANESCO, RAMIRES, PERES, SOCIEDADE E ADVOGADOS
MARSH CORRETORA DE SEGUROS LTDA
MATTOS FILHO ADVOGADOS
MEGATRANZ TRANSPORTES LTDA
MOTTA, FERNANDES ROCHA ADVOGADOS
NATTURIS CONSULTORIA E ASSESSORIA AMBIENTAL
NEOENERGIA S.A
NUCLEP - NUCLEBRÁS EQUIPAMENTOS PESADOS S.A
PAR RISCOS ESPECIAIS | WIZ SOLUÇÕES
PATRIA INFRAESTRUTURA GESTÃO DE RECURSOS LTDA
PAVAN ENGENHARIA E PARTICIPAÇÕES LTDA
PRICEWATERHOUSECOOPERS LTDA
PRIMAV CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO S.A.
PROMON TECNOLOGIA LTDA
RADAR PPP LTDA
RUMO S.A
SABESP - CIA. SANEAMENTO BÁSICO DO ESTADO DE SP
SADENCO ENGENHARIA LTDA
SALINI IMPREGILO SPA
SANEAMENTO AMBIENTAL ÁGUAS DO BRASIL S.A
SETE - SOLUÇÕES E TECNOLOGIA AMBIENTAL LTDA
SIEMENS LTDA
SILVER SPRING NETWORKS LTDA DO BRASIL
SOLVI PARTICIPAÇÕES S.A.
STATE GRID BRAZIL HOLDING S.A
SUPER BAC - PROTEÇÃO AMBIENTAL S.A.
SWISS RE CORPORATE SOLUTIONS BRASIL LTDA
TAESA - TRANSM. ALIANÇA DE ENERGIA ELÉTRICA S.A.
TAROBÁ ENGENHARIA E NEGÓCIOS LTDA.
TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS
TECHNIP FMC
TENARIS CONFAB
TOZZINI, FREIRE, TEIXEIRA E SILVA ADVOGADOS
TSEA ENERGIA
UNA CONSULTORIA ECONÔMICA
VLI MULTIMODAL
VOITH HYDRO LTDA
WEG EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS S.A.

**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

abdib@abdib.org.br

www.abdib.org.br

