



ABDIB

EXPERIENCE

07, 08 E 09 DE DEZEMBRO

EDIÇÃO 2021

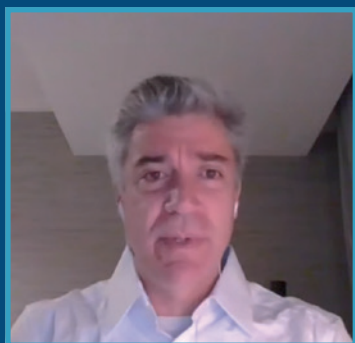
Relatório pós-evento

ABDIB EXPERIENCE | EDIÇÃO 2021

Realizado no período de 7, 8 e 9 de dezembro, o Abdib Experience Edição 2021 teve a participação de ministros, governadores e outras autoridades públicas para tratar com empreendedores da iniciativa privada os temas relativos à infraestrutura do Brasil.

Na abertura do encontro, o presidente do Conselho de Administração da Abdib, André Clark, destacou que o evento ocorreu logo após a 26ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP26), que marcou a expectativa maior da sociedade e a pressão que virá sobre todos quanto a esse tema.

“A boa notícia é que a infraestrutura é uma porta de entrada importantíssima na agenda da economia verde e o Brasil precisa dessa porta de entrada”, enfatizou Clark. Ele ressaltou ainda que o País é beneficiado por recursos abundantes como água, sol, vento, biomassa (matéria orgânica) e o gás natural e deverá participar da transição energética de outros países também com produtos verdes, como o hidrogênio verde.



“ A boa notícia é que a infraestrutura é uma porta de entrada importantíssima na agenda da economia verde e o Brasil precisa dessa porta de entrada. ”

André Clark

Presidente do Conselho de Administração da Abdib

O presidente do Conselho de Administração da Abdib comentou também que o Brasil precisa decisivamente caminhar para políticas industriais e públicas do século 21 voltadas para fora, para o planeta e todas elas verdes. Outro ponto mencionado pelo dirigente foi a revolução na área do saneamento básico e a necessidade de se conseguir criar um ambiente para atrair investimentos para esse setor.

Clark citou ainda o trabalho da Abdib com o seu Livro Azul, mostrando os projetos de infraestrutura que estão sendo concretizados em cada canto do Brasil. Ele frisou que a instituição acredita no desenvolvimento dos mercados de carbono já regulados, algo essencial para acelerar os investimentos, dado o potencial que o Brasil tem de reduzir sua pegada de carbono.

Para concluir, o presidente do Conselho de Administração da Abdib adiantou que a sociedade organizada terá em 2022 um papel importante na evolução do setor de infraestrutura nacional.

DIA 1

Lançamento da plataforma de projetos e atualização do Livro Azul da Infraestrutura - Ed. 2021

O primeiro dia do Abdib Experience foi ainda a oportunidade para o lançamento da Plataforma de Projetos de Infraestrutura da Associação, que reúne informações sobre as iniciativas de concessão e Parcerias Público- Privadas (PPPs) da União, estados e, agora, das capitais e projeções de investimentos para os próximos anos. Inédita pelo nível de detalhamento dos dados e pela colaboração dos governos estaduais, a solução digital será monitorada e atualizada constantemente. Durante o evento, a segunda edição do Livro Azul da Infraestrutura, que é o resultado da compilação dos projetos listados na plataforma, também foi apresentada pelo presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini.

Conforme Tadini, a plataforma de oportunidades de investimentos em projetos de infraestrutura (<https://plataformadeprojetos.abdib.org.br>) permite que os usuários façam consultas sobre os empreendimentos desse setor através de diversos critérios: por segmento, ente público, estágio de execução e valor, entre outros. “Temos como objetivo prover uma fonte confiável de informações sobre oportunidades de investimentos para melhor orientar as expectativas de mercado e, consequentemente, ter condições de atrair mais investidores”, argumentou o presidente-executivo.

A ferramenta, assim como o Livro Azul que deriva dela, disponibiliza ainda dados para a reflexão de políticas públicas e informações que podem ser utilizadas nos meios acadêmicos para desenvolverem estudos na área, ressaltou Tadini. A plataforma e o livro abordam segmentos como o de energia, hidrovias, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, saneamento, telecomunicações, resíduos sólidos e iluminação pública. Outros projetos abrangidos são do segmento de infraestrutura social, sejam estabelecimentos prisionais, parques, hospitais, entre outras atividades.

Tadini reforçou que a plataforma oferece também a oportunidade de verificar as projeções de investimen-



tos futuros – um trabalho bastante extenso da Associação que leva em consideração, para cada modalidade de investimento e pelo seu nível de execução, um cronograma esperado de aportes. Os investimentos previstos são calculados a partir dos novos empreendimentos que possuem data de licitação divulgada pelo poder concedente para os próximos anos. Estão inclusive no modelo de projeção os projetos licitados nos últimos três anos, mas que ainda estão na fase inicial dos investimentos. O modelo é dinâmico e permite incorporar novos complexos para manter os dados atualizados.

“Temos como objetivo prover uma fonte de informações sobre oportunidades de investimentos para melhor orientar as expectativas de mercado e, consequentemente, ter condições de atrair mais investidores.”

Venilton Tadini

Presidente-executivo da Abdib

O presidente-executivo da Abdib reforçou ainda que o Livro Azul é uma “fotografia estática da estrutura de projetos” que deriva das informações da plataforma e que traz um breve diagnóstico do setor e, na sequência, dados sobre as iniciativas em andamento – agrupadas por regiões e por projetos da União – e as projeções de investimentos.

Em 2020, nos setores de transporte/logística, energia elétrica, telecomunicações e saneamento os investimentos feitos no Brasil foram na ordem de 1,67% do PIB (R\$ 124,2 bilhões) e o volume necessário seria na casa de 4,31% do produto interno bruto (R\$ 284,4 bilhões) por ano na próxima década.

“O objetivo do livro e da plataforma é o mesmo: prover uma fonte de informações confiáveis, seja para orientar a perspectiva de mercado em relação aos investidores ou para a reflexão de políticas públicas”, assinalou Tadini. O documento apresenta também dados socioeconômicos e indicadores de infraestrutura para o âmbito federal e dos estados e sugestões para elevar o nível de aportes.



Um dos apontamentos feitos pelo levantamento da Abdib e publicado no Livro Azul é que em 2020 nos setores de transporte/logística, energia elétrica, telecomunicações e saneamento os investimentos feitos no Brasil foram na ordem de 1,67% do PIB (R\$ 124,2 bilhões) – inferior em 34,1% ao pico atingido em 2014 – e que o volume necessário seria na casa de 4,31% do produto interno bruto (R\$ 284,4 bilhões) por ano na próxima década. “Os últimos dados que temos mostram que para elevar os investimentos realizados é necessário coadunarmos não só aquilo que tem sido feito para aumentar o investimento privado, mas também não podemos reduzir tanto o volume de investimento público”, sustentou Tadini.

Com base na apuração efetuada pela Associação, um dos setores que apresenta maior carência de atendimento, com grande impacto social e de saúde pública, é o de saneamento. Porém, como resultado do novo marco regulatório desse segmento, vem ocorrendo um importante incremento da participação da iniciativa privada, com perspectivas de investimentos na ordem de R\$ 60 bilhões em projetos em estudo no Bndes. De acordo com o presidente-executivo da Abdib, a participação do setor privado passou de em torno de 6% do mercado para mais de 22%.

Até 2033, são esperados, para a universalização do saneamento, nos serviços de água e esgoto, cerca de R\$ 600 bilhões. Em 2021, um dos destaques nessa área foi a realização do leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Ceade), com a arrecadação de R\$ 22 bilhões e investimentos previstos, apenas nos três blocos licitados, superiores a R\$ 30 bilhões. O quarto bloco deverá ser licitado ainda em 2022. Também em 2021 ocorreu a concessão do saneamento no estado do Amapá.

Até 2033, são esperados, para universalização do saneamento, nos serviços de água e esgoto, cerca de R\$ 600 bilhões.

Entre as conclusões que as informações contidas no Livro Azul permitem, está que, apesar do importante avanço em projetos de rodovias, portos, ferrovias, aeroportos, mobilidade urbana e saneamento, os investimentos em infraestrutura ainda são insuficientes para atender às necessidades do setor. Nesse sentido, a Abdib apresenta tópicos para progredir nesse assunto, como a realização de planejamentos de médio e longo prazo, melhora no ambiente regulatório, jurídico e institucional, reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, tratamento da questão ambiental e investimento público.

Conforme a entidade, é inequívoco que haverá um crescimento relevante do investimento privado na infraestrutura. A dúvida é se será suficiente para suprir as deficiências dessa área, caso o investimento público continue no patamar reduzido registrado nos últimos anos.

Raio-X da Infraestrutura: Transporte e Logística

Um balanço sobre as concessões já feitas até agora e o que está por vir, assim como o crescimento do investimento privado e a limitação dos aportes do poder público, nortearam o primeiro debate do Abdib Experience Edição 2021. Mediado pela jornalista Raquel Landim, o painel Raio-X da Infraestrutura: Transporte e Logística, contou com a participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, além do presidente da Ultracargo, Décio Amaral, do diretor de Relações Institucionais da Acciona Brasil, Jaime Juraszek, e do diretor de Novos Negócios no Grupo CCR, Gustavo Lopes.

Raquel iniciou os questionamentos ao ministro por meio de uma avaliação do programa de concessões no Brasil até o momento e o que se prevê para 2022, ano de eleições. “O programa tem sido extremamente bem-sucedido, foram realizados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) 121 leilões de concessões”, salientou Freitas.

Ele detalhou que esses certames não abrangeram apenas a área de infraestrutura, mas também incluíram os segmentos de saneamento básico, óleo e gás e energia. “No Ministério de Infraestrutura foram 79 leilões, R\$ 100 bilhões de investimentos contratados, o programa como um todo já contratou R\$ 610 bilhões, com o destaque sendo o óleo e gás”, apontou o dirigente. O próximo ano, conforme ele, deve fechar com uma marca superior aos R\$ 1 trilhão de investimentos contratados. O ministro acrescentou que a infraestrutura será uma alavanca para o ganho de produtividade, geração de emprego e para o crescimento.

Freitas adiantou que, em 2022, acontecerão leilões importantes. Um dos destaques feitos pelo ministro foram os certames da rodovia BR-381, entre Minas e Gerais e Espírito Santo, e da BR-116, entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. O ministro citou ainda o leilão da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), que será a primeira privatização portuária do Brasil, a desestatização da Eletrobras, a sétima rodada de concessões de aeroportos, com Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP) incluídos, e rodovias no Paraná, que envolvem R\$ 44 bilhões em investimentos em 3,3 mil quilômetros, divididos em seis lotes.



Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas

“No Ministério de Infraestrutura foram 79 leilões, R\$ 100 bilhões de investimentos contratados, o programa como um todo já contratou R\$ 610 bilhões, com o destaque sendo o óleo e gás.”

Tarcísio de Freitas
 Ministro da Infraestrutura

O ministro também afirmou que enxerga espaço para a recuperação do investimento público. Freitas disse que tem sido feito um exercício muito grande de consolidação fiscal. Ele salientou que o País está saindo da pandemia de coronavírus, que demandou uma resposta fiscal muito firme. O dirigente comentou que, em 2020, o Brasil registrou nos nove primeiros meses um déficit de R\$ 630 bilhões, o que equivale a 11% do PIB. Já em 2021, no mesmo período houve um superávit de R\$ 14 bilhões.

Conforme o ministro, o Brasil tem uma trajetória de dívida descendente e isso é importante para que em médio prazo tenha espaço fiscal para retomar o investimento público. Além disso, para ele, é necessário rediscutir a forma de elaborar o orçamento da União. Freitas frisou que o orçamento ficou muito engessado durante os anos de pandemia. Uma enorme rediscussão de direcionamento dos aportes terá que ser feita para evitar o excesso da pulverização dos recursos e, em médio prazo, aumentar o investimento público na infraestrutura, acompanhando o privado.



A jornalista Raquel Landim também indagou o ministro sobre ações de ESG (Environmental, Social and Corporate Governance), sobre os reflexos da COP26 para o mundo e o Brasil e como abrandar os impactos ambientais de um grande projeto de infraestrutura. Freitas afirmou que o País está atento a essa preocupação e acompanhando o que acontece no planeta quanto a padrões ambientais, o que é uma tendência inescapável.

“Cada vez mais os fluxos financeiros vão seguir os padrões ambientais”, argumentou o ministro. Dentro dessa lógica, de acordo com ele, os projetos estruturados pelo governo têm dois objetivos, mitigar o risco de imagem dos investidores que pretendem ingressar no Brasil e o outro é obter novas formas de financiamento. “Acessar um outro bolso, que é aquele proveniente do Green Finance”, frisou Freitas.

Sobre o tema ambiental, o diretor de relações Institucionais da Acciona Brasil, Jaime Juraszek, argumentou que precisam ser convergentes as questões do meio ambiente e o retorno do investimento. Ele salientou que é preciso seguir as ações de sustentabilidade dentro dos projetos, pois os eventos da natureza, envolvendo frio e calor, estão cada vez mais extremos.

“Ser carbono zero já não é suficiente, tem que gerar reflexos positivos nos projetos”, defendeu Juraszek. O executivo acrescentou que as empresas que não tiverem essa visão serão cada vez menos viáveis para obter linhas de crédito. A Acciona está envolvida com as obras da Linha 6-Laranja do metrô de São Paulo e Juraszek considerou que o metrô é um exemplo quanto à redução de emissões e geração de benefício na mobilidade urbana.

“ Ser carbono zero já não é suficiente, tem que gerar reflexos positivos nos projetos. ”

Jaime Juraszek
Diretor de relações Institucionais
da Acciona Brasil

O executivo complementou que o metrô também devolve para a sociedade um tempo que antes ela perdia no uso de outros modais. Sobre o cenário político do Brasil, que está próximo de passar por um novo processo eleitoral, Juraszek disse que é preciso observar o contexto econômico e político, mas isso não mudará os planos de investimentos da empresa.

De acordo com o diretor de relações Institucionais da Acciona Brasil, o confronto político e a polarização elevada são características das economias maduras e não mudam o apetite do investimento no Brasil. Além disso, em longo prazo a tendência é de convergência para a normalidade e estabilidade.

Já questionado pela moderadora Raquel Landim sobre os reflexos das eleições na tramitação de projetos do governo federal no Congresso, o ministro da Infraestrutura respondeu que os processos estão bem adiantados e deu como exemplo o da BR do Mar (que busca estimular a prática da cabotagem), que já passou pela Câmara dos Deputados, foi modificado no Senado, e volta para a Câmara para as análises das alterações feitas.

Freitas adiantou que se trata de uma avaliação pontual, que deve ser feita de forma célere, com a iniciativa sendo efetivada em breve. O mesmo ocorrendo com o projeto de apoio às ferrovias. O ministro acrescentou que o governo já trabalha em mais dois projetos, o Voo Simples e o BR do Rio.

Governo já trabalha em mais dois projetos, o Voo Simples e o BR do Rio.

O primeiro desses programas prevê 52 simplificações dentro do setor aéreo. Ele destacou que há várias questões do código brasileiro de aeronáutica que implicam mais burocracia e custos para quem quer atuar na aviação. Já o BR do Rio pretende estimular a navegação interior no País. As duas ações serão desenvolvidas no próximo ano. “Isso fecha, de certa forma, um arcabouço de mudanças regulatórias, que era necessário para tornar a vida do empreendedor mais simples”, disse o ministro.

Sobre o projeto BR do Mar, o presidente da Ultracargo, Décio Amaral, reforçou que a iniciativa tem como foco transformar o setor logístico nacional. “Se compararmos todos os modais e a costa do País, temos uma participação tímida do transporte de cabotagem”, apontou o executivo.

“ *Se compararmos todos os modais e a costa do País, temos uma participação tímida do transporte de cabotagem.* ”

Décio Amaral
presidente na Ultracargo

Amaral lembrou a ocasião quando o Brasil parou devido à greve dos caminhoneiros, comprovando que a depen-



presidente na Ultracargo, Décio Amaral

dência de um único modal não é algo estratégico para a logística de cargas. Outra importância do transporte marítimo substituindo ao rodoviário ressaltada pelo integrante da Ultracargo é quanto ao perfil de emissões de carbono.

Segundo Amaral, vários portos terão que se preparar para a modernização e isso trará novos investimentos no setor portuário, gerando emprego e uma economia mais competitiva para o País, caindo o custo do transporte. O GLP (gás de cozinha), por exemplo, é um dos produtos que pode ter seu custo de frete reduzido, com uma logística mais aprimorada.

O dirigente frisou que o BR do Mar flexibiliza as condições para o setor privado investir nessa área e retira exigências quanto a alguns tipos de navios que devem exercer a cabotagem. Amaral salientou ainda que o setor de infraestrutura tem que se pautar pelo longo prazo. Os ruídos de curto prazo podem representar um pouco de atraso para a captação de recursos, mas não impedem um projeto de acontecer.

“Está tendo uma revolução na logística brasileira e na facilitação de investimentos pelo setor privado”, celebrou Amaral. Além do projeto BR do Mar, o executivo comentou que o governo simplificou o processo de autorização de novos investimentos na área de concessões portuárias.

O dirigente reforçou que o mesmo objetivo é vislumbrado para o setor ferroviário. “Isso trará mais eficiência no escoamento da nossa produção, vai reduzir gargalos e vai viabilizar alguns projetos que não saíam do papel se não houvesse uma solução ferroviária para eles”, afirma.



Diretor de Novos Negócios no Grupo CCR, Gustavo Canto Lopes

Já o diretor de Novos Negócios no Grupo CCR, Gustavo Canto Lopes, também ressaltou que a empresa olha o Brasil em longo prazo. O dirigente informou que a companhia trabalha os projetos com muita antecedência, levando em consideração a análise de risco e de retorno.

Lopes frisou que o grupo atua dentro de uma lógica de portfólio. “Para a CCR os projetos concorrem por capital e não somente dentro do modal”, argumentou o executivo. Ele acrescentou que há hoje no Brasil boas oportunidades em todos os modais logísticos. Entre os focos estratégicos do grupo estão os clientes, colaboradores, ESG, reputação e retorno para o acionista.

“ *Para a CCR os projetos concorrem por capital e não somente dentro do modal.* ”

Gustavo Canto Lopes
Novos Negócios no Grupo CCR

Abordado pela jornalista Raquel Landim sobre a iniciativa do Novo Aeroporto de São Paulo (NASP), Lopes comentou que “o projeto está vivo”. Ele detalhou que é um empreendimento de longo prazo, com perspectiva de operar em dez anos. O executivo lembrou que o Grupo CCR detém um terreno de quase 13 milhões de metros quadrados, a cerca de 25 quilômetros de São Paulo (Caieiras), que pode servir para a construção de um novo aeroporto internacional.

Lopes argumentou que o potencial para o transporte aéreo no Brasil, seja de passageiros ou cargas, é muito

grande. Ele ressaltou que no mundo há 22 aeroportos que processam mais carga que o País inteiro. Na área da aviação, a mediadora também perguntou sobre os planos do governo ao ministro da Infraestrutura.

Freitas disse que, além da 7ª rodada de concessões de aeroportos, a ideia é planejar como transferir os aeroportos regionais para a iniciativa privada porque, conforme o ministro, às vezes há ineficiência na aplicação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) quando são envolvidos na equação prefeituras e estados. “Talvez usar os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil como contrapartida pública, em uma PPP administrativa, aumente bastante a eficiência da operação e isso será uma alavanca para a aviação regional brasileira”, ponderou.

Porto de Santos dava aproximadamente R\$ 500 milhões de prejuízo por ano e agora alcança em torno de R\$ 400 milhões de lucro.

Sobre a situação portuária, Freitas comentou que o porto de Santos dava aproximadamente R\$ 500 milhões de prejuízo por ano e agora alcança em torno de R\$ 400 milhões de lucro. “Foi uma virada de chave muito grande e a maneira de perenizar isso é passando para a iniciativa privada”, defendeu.

Ele recordou que no primeiro semestre de 2022 haverá a privatização do porto do Espírito Santo e na sequência serão conduzidos os processos de São Sebastião (SP), Itajaí (SC) e Santos (SP). “E não vai parar por aí, também é um passo que não tem mais volta”, disse o ministro.

Freitas foi indagado ainda sobre como conciliar as demandas do ministério da Infraestrutura com uma possível campanha eleitoral ao governo de São Paulo. Ele afirmou que hoje o foco está na estruturação dos processos e ressaltou que até agora não houve prejuízo no calendário de concessões e leilões. “Há o interesse muito forte do governo de passar ativos para a iniciativa privada e trazê-la para a gestão da infraestrutura e precisamos cumprir essa meta”, enfatizou o ministro.

Ajuste Fiscal e Retomada de Crescimento: Como fazer?

O papel do investimento na infraestrutura

Encerrando o primeiro dia de debates foi tratado o tema: Ajuste Fiscal e Retomada de Crescimento: Como fazer? O papel do investimento na infraestrutura. Com moderação do presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini, o encontro teve ainda a presença da representante Residente no Brasil do FMI, Joana Pereira, do coordenador do Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV, Gesner Oliveira, e do diretor-executivo da IFI, Felipe Salto.

Joana abriu a discussão colocando que o Brasil tem nesse momento, e até mesmo antes da pandemia, uma restrição orçamentária e uma limitação dos investimentos públicos. Segundo ela, embora a pandemia siga em curso, com o risco de novas variantes, o enfoque da política fiscal em resposta à crise está mudando de um caráter emergencial para um programa que fomente a criação de novos empregos e não somente a manutenção dos existentes.

“ Países que adotam regras fiscais que incluem uma âncora de dívida, uma âncora de longo prazo, ou países onde existe um conselho fiscal independente, tendem a ter mais previsibilidade fiscal. ”

Joana Pereira

Representante Residente no Brasil do FMI

Porém, uma questão levantada pela representante do FMI é saber qual será o legado de aumento da dívida pública. Joana destacou que, embora o gasto do governo venha diminuindo, o nível da dívida subiu e as economias em geral estão mais vulneráveis a choques do mercado financeiro e aumento de custo de financiamento. Além disso, na medida que o Brasil sai do efeito da pandemia, as questões inflacionárias se intensificam.



Representante Residente no Brasil do FMI, Joana Pereira

A integrante do FMI ainda abordou qual seria a forma de navegar em um ambiente de enorme incerteza. “Países que adotam regras fiscais que incluem uma âncora de dívida, uma âncora de longo prazo, ou países onde existe um conselho fiscal independente, tendem a ter mais previsibilidade fiscal”, ponderou Joana. Ou seja, nesses casos, quando comparadas as projeções oficiais e as do mercado, as diferenças são menores.

Joana reiterou que existe a necessidade de criar espaço fiscal com a redução da dívida pública e redirecionar recursos para as áreas da economia que representam maior impacto, o que inclui investimentos em infraestrutura. É preciso dar suporte para a economia enfrentar possíveis novos choques, como uma eventual nova variante do coronavírus. Ela explicou que países que possuem um arcabouço fiscal mais forte, tendem a responder de forma melhor às dificuldades.

A integrante do FMI detalhou ainda que os investimentos têm intensidades diferentes de geração de postos de trabalho, dependendo dos segmentos em que são realizados.



Painel Ajuste Fiscal e Retomada de Crescimento

Enquanto aportes no setor elétrico ou em estradas têm a propensão de uma resposta de emprego na ordem de quatro a dez postos de trabalho por US\$ 1 milhão investido, quando os recursos são aplicados em áreas como escolas, hospitais, energia verde, água e saneamento o retorno sobe em pelo menos 50%, chegando até 16 empregos por cada US\$ 1 milhão investido.

Nesse debate, o presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini, acrescentou que é necessário ter um critério de austeridade, mas também é preciso que essa austeridade se reflita na qualidade dos gastos para não comprometer o crescimento futuro. Ele argumentou que uma política de teto de gastos é um instrumento de curto prazo na sinalização e mudanças de expectativas na trajetória da dívida pública, principalmente, em relação ao PIB. Outro ponto salientado é que no Brasil não houve a mudança da estrutura do gasto. O País não realizou a reforma administrativa e demorou para fazer a da previdência, o que tem levado o patamar do investimento público ao menor do século.

O diretor-executivo da IFI, Felipe Salto, enfatizou que é importante discutir as soluções em horizontes mais amplos, além das questões do curto prazo e indagar como o Estado brasileiro vai recuperar a capacidade de planejar. Salto admitiu que a crise da Covid-19 impactou o mundo inteiro e o cenário em curto prazo é preocupante.

O País não realizou a reforma administrativa e demorou para fazer a da previdência, o que tem levado o patamar do investimento público ao menor do século.

Um ponto recordado por Salto é que o Senado aprovou o chamado “orçamento de guerra”, a emenda 106, para poder fazer gastos importantes no combate dos reflexos da pandemia de coronavírus. “O orçamento de 2020 era de R\$ 1,554 trilhão e se aprovou um volume de R\$ 524 bilhões adicionais por fora do teto”, destacou o diretor-executivo da IFI. Em 2021, o montante adicional foi de R\$ 136 bilhões.

“Obviamente que essa contração da política monetária vai produzir efeitos sobre o cenário de crescimento econômico”, advertiu o dirigente. Ele antecipou que, possivelmente, o Brasil crescerá abaixo de 1% no próximo ano. Salto frisou que, como diz o ex-ministro Antônio Delfim Netto, não há meios de crescer se não forem combinados os aumentos do investimento e das exportações. “E não estamos trabalhando bem nas duas matérias”, criticou o diretor-executivo da IFI.

“Obviamente que essa contração da política monetária vai produzir efeitos sobre o cenário de crescimento econômico.”

Felipe Salto
Diretor-executivo da IFI

O dirigente defendeu que não dá para prescindir de instrumentos como crédito subsidiado, desde que transparente e colocado no orçamento, e respeitando as regras do jogo. Salto sustentou ainda que a apresentação de uma proposta como a PEC dos Precatórios é algo que preocupa, porque o teto de gastos pode ter problemas, mas é uma espécie de âncora fiscal.

Ele lembrou ainda que a dívida pública em dezembro de 2020 fechou em 88,9% do PIB, em 2019 tinha ficado em 74,3% e em 2021 deve encerrar em 83,3%. Ele destacou que em 2021 se vivenciou um efeito muito expressivo da aceleração da inflação sobre as contas públicas e isso levou a dívida a 83% do PIB, não uma reforma fiscal estrutural ou mudança de legislação importante.



Presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini

Por sua vez, o presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini, salientou que, hoje, mais de 65% dos investimentos feitos em infraestrutura no País estão sendo realizados pelo setor privado e vêm crescendo a cada ano. No entanto, o gasto público na área praticamente não saiu do mesmo patamar há quatro anos, o que impede o maior desenvolvimento nesse campo.

Uma das principais defasagens de investimentos é quanto ao transporte e logística, que está investindo 0,31% do PIB e a necessidade é de 2,46%. “E grande parte desse segmento, por maior avanço que se faça, permanecerá ainda nas mãos do Estado”, alertou Tadini. Ele complementou que estudo recente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) mostra uma piora significativa da malha rodoviária, especialmente, nos trechos que estão nas mãos do ente público.

Dentro desse cenário, o presidente-executivo da Abdib questionou o coordenador do Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV, Gesner Oliveira, sobre como recuperar os investimentos públicos para a economia, especialmente quanto ao transporte e à logística.

Para Oliveira, a discussão gira em torno de eliminar o viés anti-investimento “Há uma tendência de privilegiar gastos correntes, que são importantes, obviamente, mas que não geram crescimento”, apontou o coordenador do Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV.

Ele argumentou que, no caso de qualquer constrangimento fiscal, a propensão é cortar imediatamente investimentos. Para Oliveira, é necessário preservar

aquilo que tem dado certo desde 2016, que é a montagem de um arcabouço institucional mais organizado para a infraestrutura.

Oliveira considerou que a modelagem de projetos de infraestrutura pode melhorar. Apesar disso, ele apontou que Caixa e Bndes estão elaborando modelagens bastante sofisticadas. Além disso, o Brasil, comparado com Argentina, México e outros países da América Latina, tem uma jurisprudência razoável quanto a investimentos de infraestrutura, tendo avançado em sua regulação.

“ *Há uma tendência de privilegiar gastos correntes, que são importantes, obviamente, mas que não geram crescimento.* ”

Gesner Oliveira

Coordenador do Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

Mas, o dirigente acredita que é possível progredir ainda mais. “Hoje, a literatura aponta para uma regulação responsiva, mais próxima ao pulso do mercado, um ambiente de diálogo e troca de informações”, salientou. O coordenador do Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV falou ainda sobre a relevância de uma reforma administrativa profunda, com cortes dos gastos correntes e diminuição da máquina pública. Ele enfatizou a prioridade de diferenciar o investimento como uma variável-chave para o crescimento da macroeconomia.

A representante Residente no Brasil do FMI, Joana Pereira, indicou que seguir com a reforma tributária é um dos elementos essenciais para melhorar o ambiente de negócios no Brasil. Ela ainda antecipou que, quando se olha para o desenvolvimento futuro do Brasil, a estimativa é de um crescimento a longo prazo na faixa de 2%. Ela vinculou a projeção a dois principais pontos, à estabilidade macroeconômica e à manutenção do teto de gastos públicos.



DIA 2

Raio-X da Infraestrutura: *Energia*

A crise hídrica vivida pelo Brasil em 2021 reforça a necessidade de um debate mais amplo sobre o planejamento do setor de energia, o modelo de transmissão energética e a implementação de medidas que incentivem constantemente o aumento da eficiência energética. Diante desse cenário e dos desafios que se impõem à área, os integrantes do primeiro painel do segundo dia do Abdib Experience 2021 aprofundaram as discussões sobre novos investimentos e tecnologias, transição energética, expansão das fontes renováveis e eletrificação e mobilidade urbana.

O presidente-executivo da Associação, Venilton Tadini, iniciou a atividade salientando que o segmento de energia é reconhecido por sua maturidade regulatória superior à de outros setores da infraestrutura nacional e também por sua visão de longo prazo, citando como exemplo disso a elaboração do Plano Nacional de Energia (PNE) 2050. “Nas últimas décadas, houve um grande avanço da participação privada nas áreas de geração, transmissão, distribuição e comercialização. A exceção é a Eletrobras, que detém cerca de 30% do mercado de geração e 45% do de transmissão”, acrescentou.

“ Nas últimas décadas, houve um grande avanço da participação privada nas áreas de geração, transmissão, distribuição e comercialização. ”

Venilton Tadini
Presidente-executivo da Abdib

O dirigente assinalou ainda que a projeção de investimentos do segmento exige que sejam analisadas alterações no modelo da matriz energética, com o redesenho das variáveis que impactam o planejamento setorial, como a mudança climática. “Além disso, na distribuição um ponto de extrema relevância e neces-



sário encaminhamento é a queda significativa do Preço de Liquidação das Diferenças (PLD), com um impacto no caixa das companhias estimado em mais de R\$ 8 bilhões”, apontou.

Nesse contexto de tantos obstáculos a serem derrubados, o secretário-adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia, Marcello Nascimento Cabral da Costa, adiantou que o Plano Decenal de Expansão de Energia de 2030 prevê aproximadamente R\$ 2 trilhões em investimentos no setor. Desse total, a área de energia contará com cerca de R\$ 370 bilhões – sendo em torno de R\$ 180 bilhões para a geração centralizada, R\$ 90 bilhões em transmissão e quase R\$ 100 milhões para a geração distribuída nos próximos dez anos. A maior fatia desse aporte de recursos será destinada para o segmento de petróleo, comentou Costa.

“O objetivo para a próxima década é fazer com que esses números se transformem em realidade, cuidando para termos uma transição energética com baixa emissão de carbono e respeitando as metas compactuadas na Confederação das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP26)”, destacou. O acordo firmado pelo Brasil foi o de passar de um percentual de redução das emissões de gases de efeito estufa de 43% para 50%. O secretário-adjunto avaliou que este será um dos maiores desafios, porém ele defende que o País possui uma área muito privilegiada e um potencial hidráulico a ser aproveitado. “A nossa costa também tem um potencial inexplorado que é o offshore”, complementou.

O Plano Decenal de Expansão de Energia de 2030 prevê aproximadamente R\$ 2 trilhões em investimentos no setor. Desse total, a área de energia contará com cerca de R\$ 370 bilhões, sendo em torno de R\$ 180 bilhões para a geração centralizada, R\$ 90 bilhões em transmissão e quase R\$ 100 milhões para a geração distribuída nos próximos dez anos.

Segundo Costa, mesmo com a pandemia do coronavírus e as dificuldades dos últimos anos, o setor elétrico foi bastante movimentado, com resultados importantes nos leilões de geração e de transmissão – com deságios elevados – e com investimentos expressivos realizados em 2020. “Os segmentos de geração e de transmissão têm sido competitivos e contado com uma participação ativa de recursos estrangeiros e nacionais”, enfatizou.

Dando sequência ao painel, a mediadora Leila Coimbra, editora de Energia da Agência Infra, questionou sobre as novas tecnologias na área e como elas podem contribuir para a sustentabilidade. Para construir um futuro de carbono neutro, a empresa Hitachi Energy assumiu o compromisso de diminuir em 50% as emissões de CO2 no total da sua cadeia de valor e em 50% o lixo

“ O objetivo para a próxima década é fazer com que esses números se transformem em realidade, cuidando para termos uma transição energética com baixa emissão de carbono e respeitando as metas compactuadas na COP26. ”

Marcello Nascimento Cabral da Costa

Secretário-adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia



descartado, assim como reduzir o consumo de água e de produtos químicos. “No Brasil, estamos adiantados nesses alvos, especialmente sobre a menor emissão de gás carbônico, pois compramos a energia elétrica no mercado livre e pelo contrato toda a energia fornecida deve ser limpa”, afirmou o country managing director da companhia, José Roberto Paiva.

A eletrificação de frotas – ônibus e caminhões – é o foco hoje da Hitachi Energy entre as tecnologias e soluções desenvolvidas. Paiva falou também de um produto em corrente contínua lançado em 2020 como um avanço para atingir o índice de carbono neutro, assim como os sistemas de baterias (BES - Battery energy storage), essenciais nesse momento em que se introduz um volume cada vez maior de fontes renováveis no sistema elétrico. A gestão de ativos, através de softwares, a subestações digitais e a cibersegurança são outros fatores relevantes atualmente, conforme ele. “A expectativa é que em 2050 a energia elétrica responda por quase 50% de toda a energia no mundo”, projetou.



“ *A expectativa é que em 2050 a energia elétrica responda por quase 50% de toda a energia no mundo.* ”

José Roberto Paiva
Country managing director da Hitachi Energy

O tema segurança cibernética foi abordado ainda por Costa, que relatou que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou recentemente diretrizes para o setor elétrico sobre a questão, e pelo head of industrial applications products da Siemens Energy Brazil, Arthur Pereira, que argumentou ser preciso trabalhar camadas de proteção para não deixar os sistemas suscetíveis aos ataques de hackers.

Pereira ressaltou também que o segmento de transmissão nacional é bem estruturado, regulamentado e atrativo, bem como os leilões na área são um modelo para toda a América Latina. Um ponto a ser aprimorado, em sua visão, são os processos de autorização entre agências regulatórias e as concessionárias, que podem ser simplificados para conquistar mais investimentos e novos projetos. A troca da base dos ativos da rede (como disjuntores, reatores e transformadores) que estão chegando ao final da vida útil é outro fator a ser considerado para trazer mais ganhos para a eficiência do sistema. “Levando em conta que estamos falando de troca de equipamentos antigos que estão conectados na rede por novos, e que isso envolve engenharia e logística, é um procedimento bem complexo, mas que oferece oportunidades boas, como aumentar o monitoramento e a inteligência do sistema”, analisou.

O secretário-adjunto do Ministério de Minas e Energia trouxe também para o debate o trade-off que é querer crescer e expandir as fontes renováveis e ao mesmo tempo atender à demanda de energia com segurança, estabilidade e com os recursos disponíveis. “Talvez a gente tenha que ir passo a passo. Há pouco tempo, tivemos o primeiro leilão de contratação de resíduos sólidos urbanos, uma usina de 20 megawatts em Barueri (São Paulo) e houve críticas porque foi caro, quase R\$ 500,00 o megawatt/hora”, recordou. No en-



tanto, ele reforçou que é preciso olhar pelo retrovisor e ver que no começo as eólicas também eram caras e foi necessário um estímulo à área para elas se desenvolverem. “A questão que precisamos analisar é até onde conseguimos ir sem onerar demais o consumidor”, disse.

Nesse sentido, Leila perguntou ao representante do governo federal qual a opinião dele sobre as térmicas e a geração a gás. Costa lembrou que a matriz energética do Brasil é 50% renovável e a matriz elétrica é mais de 90% renovável e que não é desejável ter uma fonte poluente – apesar do gás ser menos que o carvão. “É preciso ponderar que é ruim ter térmicas sendo despachadas para atender à demanda, mas é muito mais caro responder a essa necessidade com energia renovável agora. Corre o risco muito grande de déficit, esse sim caríssimo”, comparou. As térmicas trazem segurança ao fornecimento de energia, o que não ocorre com a eólica, solar e outras fontes limpas, que são intermitentes.

“ *O segmento de transmissão nacional é bem estruturado, regulamentado e atrativo, bem como os leilões na área são um modelo para toda a América Latina.* ”

Arthur Pereira
Head of industrial applications products da Siemens Energy Brazil

As térmicas trazem segurança ao fornecimento de energia, o que não ocorre com a eólica, solar e outras fontes limpas, que são intermitentes.

“Novas tecnologias e geração híbrida podem, daqui uns dez anos, mudar a realidade que temos hoje”, estimou. Mas, o secretário-adjunto enfatizou que é preciso fazer as contas dos custos e riscos e que o País não pode renunciar aos recursos energéticos que possui. “Temos gás, pré-sal, somos muito ricos em diversidade (de fontes)”, afirmou. De acordo com Costa, quem olha a política como um todo precisa avaliar todas as possibilidades e ouvir todos os setores.

Ele contou que a política para o carvão – que representa menos de 2% da matriz energética nacional – foi bastante criticada. Contudo, ele assinalou que o benefício socioeconômico desse mineral é “gigantesco” e que é preciso tornar as plantas das térmicas mais eficientes, criar programas de qualificação da mão de obra que atua nas minas para que os trabalhadores da área possam operar com outras fontes, tem que criar um mecanismo de transição. “Não posso desligar uma chave e largar um segmento”, comentou. Já o head of industrial applications products da Siemens, Arthur Pereira, acha que as térmicas a gás são fundamentais nesse processo de transição energética para garantir a energia de base.

Tratando de tecnologias em expansão, Leila questionou os participantes do painel sobre suas opiniões sobre a mobilidade urbana e os carros elétricos. Os três convidados foram unânimes em dizer que a eletrificação é algo inevitável em todo o mundo. “Vemos isso e a questão do hidrogênio verde como uma solução futura, para 2030, 2050”, acrescentou o country managing director da Hitachi Energy, José Roberto Paiva. Pereira complementou que será preciso trabalhar a infraestrutura para acompanhar o desenvolvimento dos carros elétricos e estar preparado para o armazenamento de energia. “Acho também que as térmicas a gás, nesse processo de transmissão energética, são fundamentais. Vamos precisar de energia de base para garantir a segurança energética”, indicou.

“ *O caminho que o ministério (de Minas e Energia) adota é o de chegar a 2050 com 50% de emissões a menos, é o nosso compromisso mundial.* ”

Marcello Nascimento Cabral da Costa
Secretário-adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia

Sobre o hidrogênio verde, o representante da Siemens acredita que a nação tem uma posição privilegiada nesse campo e que os países desenvolvidos do hemisfério Norte, que precisarão descarbonizar suas economias, irão recorrer ao Brasil. Por sua vez, Costa revelou que a União tem uma parceria com o governo alemão e que uma das iniciativas abrangidas é de eletrificação, com o foco em transporte público. Ainda sobre o tema da transição energética, o secretário-adjunto do Ministério de Minas e Energia salientou que cada país tem o seu caminho e que no Brasil ela se iniciou com a decisão de fazer hidrelétricas, depois com o incentivo ao biodiesel, colocando cada vez mais esse biocombustível na mistura do diesel, e de aproveitar as riquezas nacionais.



“ *A eletrificação é inexorável, mas ela tem que ser economicamente viável. Nunca devemos trancar uma rota de desenvolvimento.* ”

Marcello Nascimento Cabral da Costa
 Secretário-adjunto de Planejamento
 e Desenvolvimento Energético do
 Ministério de Minas e Energia

Respondendo à pergunta da moderadora se a visão política do governo federal sobre a transição da mobilidade urbana está mais ligada ao biodiesel do que à eletrificação, Costa apontou que, agora, o recurso que o País tem à mão é a soja e a cana-de-açúcar, o biodiesel e o etanol, e que é preciso explorar as potencialidades nacionais. “A eletrificação é inexorável, mas ela tem que ser economicamente viável. Nunca devemos trancar uma rota de desenvolvimento. O caminho que o ministério adota é o de chegar a 2050 com 50% de emissões a menos, é o nosso compromisso mundial”, frisou.

A matriz energética do Brasil é 50% renovável e a matriz elétrica é mais de 90% renovável.

Chegando ao final do debate, Pereira destacou que o setor elétrico, tanto na geração como na transmissão, possui recursos naturais abundantes e um bom diálogo com os órgãos governamentais, assim como há empresas sólidas nas concessionárias e uma indústria consolidada para ajudar a construir o segmento. A mesma opinião foi compartilhada por Paiva. Já Costa afirmou que o Ministério de Minas e Energia tem uma visão muito clara de atuação: fortalecer as bases regulatórias e modernizar o sistema para que as fontes renováveis, as novas tecnologias e modelos de negócio tenham a mesma eficácia, força e nível de organização que as anteriores.

Diálogos com Governadores



Reformas administrativas e previdenciárias, equilíbrio fiscal e expansão e qualificação dos projetos de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e de concessões foram algumas das ações promovidas pelos governos estaduais para retomar os investimentos em infraestrutura em suas regiões. Além dessas iniciativas, a criação de ambientes regulatórios seguros e atrativos para investidores nacionais e internacionais e os avanços obtidos após um ano da aprovação do novo marco legal do Saneamento (Lei 14.026/2020) foram debatidos pelos participantes do painel Diálogos com Governadores, atividade que fechou o segundo dia do Abdib Experience 2021 e foi mediada pelo editor-chefe da Agência Infra, Dimmi Amora.

Com a expectativa de mais de R\$ 18 bilhões de investimentos gerados através de projetos de PPPs e de concessões, Minas Gerais aguarda a chegada de um período de grandes obras e entregas nos próximos anos. “Estamos vivendo um momento histórico de retomada do desenvolvimento em infraestrutura”, destacou a secretária substituta de Infraestrutura e Mobilidade do Estado, Vanice Cardoso Ferreira, que representou o governador Romeu Zema no evento. Entre os empreendimentos que devem ser concretizados estão o novo rodanel da área metropolitana de Belo Horizonte, que receberá recursos superiores a R\$ 5 bilhões, e os programas de concessões rodoviárias (com sete lotes e mais de 3 mil quilômetros a serem concedidos e um aporte esperado de R\$ 13 bilhões) e de parques e equipamentos esportivos, como o Mineirinho. No contexto atual, Vanice vê nos modelos de PPPs e concessões o caminho para viabilizar os investimentos necessários para o Estado.

“ *Estamos vivendo um momento histórico de retomada do desenvolvimento em infraestrutura.* ”

Vanice Cardoso Ferreira
Secretária substituta de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais

Já Mato Grosso apostou em uma nova forma de gestão e na definição de uma lei de responsabilidade fiscal mais rígida que a federal para atrair investimentos para o Estado, como ressaltou o secretário-chefe da Casa Civil, Mauro Carvalho Júnior, que falou em nome do governador Mauro Mendes. “Adotamos medidas rígidas, reduzimos o número de secretarias e de servidores comissionados, criamos uma ambiência positiva dentro do Mato Grosso diminuindo a burocracia e isso facilitou muito a vida dos nossos cidadãos”, compartilhou. Ele acrescentou ainda que o governo estabeleceu uma isonomia em seus incentivos fiscais que, agora, são feitos por módulos e sua solicitação é toda on-line – facilidade que tem possibilitado uma adesão maior de empresários nacionais e internacionais.

“ *Adotamos medidas rígidas, reduzimos o número de secretarias e de servidores comissionados, criamos uma ambiência positiva dentro do Mato Grosso.* ”

Mauro Carvalho Júnior
Secretário-chefe da Casa Civil do Mato Grosso

Carvalho Júnior comentou também que o governador sancionou uma lei que reduziu as alíquotas de ICMS de diversos setores, como o de energia (que passou de 27% para 17%), da gasolina (25% para 23%) e o do gás GLP (17% para 12%). “Isso foi possível em razão do equilíbrio fiscal e gerou um repasse para a sociedade de R\$ 1,2 bilhão em diminuição de impostos”, reforçou. As mudanças nas licenças ambientais e a desburocratização na emissão dos licenciamentos contribuiu para proporcionar um ambiente positivo para investimentos e empreendedorismo no Mato Grosso, conforme o secretário-chefe.

As reformas previdenciária e a administrativa realizadas no Rio Grande do Sul aliadas à aprovação do novo código ambiental, à diminuição das alíquotas do ICMS – que passa a vigorar em 2022 – e ao controle das despesas públicas permitiu, ao longo dos últimos três anos, que o Estado retomasse os investimentos diretos, analisou o secretário-adjunto de Planejamento e Gestão do Rio Grande do Sul, Paulo Roberto Dias Pereira, que representou o governador Eduardo Leite nessa edição do Abdib Experience. No entanto, ele salientou que a maioria dos recursos vêm do programa de privatização e da abertura de capital de empresas estaduais, que começou com o segmento de energia, com a venda do braço de distribuição da CEEE e depois o de transmissão. “Estamos finalizando o leilão da área de geração e acredito que, no máximo em fevereiro (de 2022), a gente vá novamente à Bolsa de Valores”, adiantou.

O secretário complementou que o Rio Grande do Sul privatizou recentemente a sua companhia de gás, a Sulgás, e que o próximo passo deve ser a abertura de capital da empresa de saneamento do Estado, a Corsan – antes da aprovação do marco do saneamento, a companhia já havia formalizado contrato de PPP para o atendimento dos municípios da região metropolitana e, neste momento, se organiza para atender aos novos parâmetros determinados pela legislação. Todas essas medidas, argumentou Pereira, possibilitaram ao governo anunciar o programa Avançar da Infraestrutura, que terá R\$ 1,3 bilhão em investimentos diretos em rodovias gaúchas.

Com um projeto de longo prazo, o governador do Piauí, Wellington Dias – que está em seu quarto mandato –, conseguiu melhorar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e tirar do Estado a marca de ser o “patinho feio do País, o mais pobre de todos”.

“ *Estamos finalizando o leilão da área de geração (de energia) e acredito que, no máximo em fevereiro (de 2022), a gente vá novamente à Bolsa de Valores.* ”

Paulo Roberto Dias Pereira
Secretário-adjunto de Planejamento e Gestão do Rio Grande do Sul

Ele revelou que, além de ter uma política de incentivo fiscal coerente com os potenciais de desenvolvimento dos 12 territórios piauienses, a região possui um bom marco regulatório que gera confiança nos investidores. “Avançamos muito também na direção de ter uma relação integrada entre os poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e Ministério Público e outros atores para sermos um Estado organizado e com garantia de contratos”, enfatizou.

Dias assinalou ainda que o Piauí não está no programa de ajuste fiscal brasileiro, pois não tem dívida direta com a União, e que – antes de fazer a reforma fiscal – o endividamento do Estado chegava a quase duas vezes sua receita anual. Esse cenário, em conjunto com a reforma previdenciária – que deve ter o seu déficit zerado em dois anos – permite ao Executivo fechar 2021 com uma capacidade de investimento que gira entre 10% a 11%. O alcance da meta prevista pelo governo possibilitará ao Piauí dar reajuste aos servidores. Sobre o desenvolvimento de um ambiente para a atração de recursos para a infraestrutura no Estado, Dias citou o programa Pró-Piauí que conta com uma carteira de cerca de R\$ 18 bilhões em investimentos privados nos setores de energia eólica e solar, irrigação, agroindústria, entre outros, além dos contratos de PPPs. “Fizemos em São Paulo (na B3) o leilão da rodovia Transcarrado, que alcançou R\$ 800 milhões e está em fase de execução”, recordou.

“ *Com vacina e remédio a gente sai da crise. Acredito nesse caminho e em estarmos juntos setor público e privado (para a concretização dos investimentos em infraestrutura.* ”

Wellington Dias
Governador do Piauí

O governador ponderou ainda que é preciso refletir sobre a lei do teto de gastos públicos. “Acho um escândalo um país como o Brasil se amarrar por investimento, não podemos impedir os investimentos”, defendeu. Outra crítica feita por ele foi a de não ter sido autorizado os testes com medicamentos para a Covid-19 como



estão fazendo outras nações. “Com vacina e remédio a gente sai da crise. Acredito nesse caminho e em estarmos juntos setor público e privado (para a concretização dos investimentos em infraestrutura”, sentenciou.

Dentro desse panorama de como conquistar novos investidores brasileiros e estrangeiros para PPPs, concessões e privatizações, Luiz Claudio Campos, partner - strategy and transactions/government & infrastructure leader, LatAm South na EY, reforçou que percebe cada vez mais um ambiente favorável para a relação público e privado para a concretização de novos investimentos. Campos explicou que os players para participar de projetos dessa natureza buscam características como obediência e resiliência em relação à proposta inicial para trazer confiança e credibilidade ao mercado, assim como terem estruturadores reconhecidos, que diminuem a percepção de risco que essas iniciativas de capital intensivo trazem. “Isso leva mais reputação aos projetos e faz com que possuam mais chance de terem sucesso”, frisou.

O profissional destacou também que os clientes da EY buscam, além de projetos, pipeline e consistência para saber em quanto tempo haverá outras ações em diferentes segmentos que compensem o esforço de um investidor estrangeiro migrar para o País. “O Livro Azul da Abdib e a plataforma lançada contribuem para atrair capital privado e internacional”, assegurou. Ambiente jurídico e regulatório transparente e com regras claras e o cumprimento dos contratos também trazem confiabilidade, assim como a adoção de modelos de negócios já testados economicamente e em relação às fontes de financiamento são outros fatores que pesam nas decisões dos players.

O fortalecimento do ambiente regulatório, inclusive, foi comentado pelos participantes do painel como essencial para atrair novos investimentos. A secretária substituta de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais, Vanice Ferreira, disse que no Estado essa questão é vista como uma prioridade pelo governo, assim como ter um pipeline estruturado e a previsibilidade de quando cada projeto será liberado. Ela lembrou ainda que, por anos, muitas relações de confiança foram rompidas e que, para rever esse cenário, o Executivo fez “faxinas contratuais” para tratar o passivo de pleitos que estavam pendentes e que abrangiam áreas como a prisional, de rodovias, o (estádio) Mineirão e diversas outras temáticas.

“ *O Livro Azul da Abdib e a plataforma lançada contribuem para atrair capital privado e internacional.* ”

Luiz Claudio Campos

Partner - strategy and transactions/government & infrastructure leader, LatAm South na EY

Como a maioria das iniciativas de infraestrutura são no segmento de transportes, o governo criou uma comissão de regulação desse setor que é o embrião para Minas Gerais ter uma agência de regulamentação. “O objetivo da comissão é clarear as regras e profissionalizar os contratos – o que pode gerar, em um primeiro momento, um atrito com as concessionárias, mas com o tempo traz segurança”, explicou. O projeto de lei sobre o assunto está na fase de audiências públicas e deve ser encaminhado à Assembleia Legislativa até fevereiro do ano que vem para a votação.

O governador Wellington Dias contou que o Piauí apostou na qualificação do Executivo e na segurança jurídica para buscar investimentos e que o Estado trabalha com diferentes modelagens de PPPs, cada uma com suas particularidades, e para isso possui diferentes parceiros, como a Abdib. A região tem também uma agência reguladora, uma área específica para tratar das Parcerias Público-Privadas e a Investe Piauí, que é um braço do Estado para se associar à iniciativa privada quando isso é necessário. “Temos uma carteira com mais ou menos 32 projetos e já fizemos PPPs do aeroporto de



Teresina, de um centro de eventos para o turismo, no setor de saneamento e de educação”, detalhou.

Segundo Dias, o setor público tem recebíveis que poderiam – através da união com pessoas que entendem desse ramo da área privada – ser utilizados pelos estados como um fundo garantidor para investimentos futuros. “Somam R\$ 3,7 trilhões todos os recebíveis, conforme dados de 2019. Imagina poder usar isso como fundo garantidor? Isso abre uma possibilidade extraordinária, podendo fazer emissão de debêntures”, adiantou. O governador recordou ainda o fundo imobiliário que poderia ser formado com todos os terrenos, prédios e bens do Brasil, recursos que poderiam ser usados com o foco da gestão.

Para o secretário-chefe da Casa Civil do Mato Grosso, Mauro Carvalho Júnior, o maior exemplo da confiança e do ambiente positivo fiscal e jurídico da região foi o chamamento público da primeira concessão de ferrovia estadual do Brasil, um investimento de R\$ 13 bilhões apenas com aporte privado. A venda do empreendimento qualificará a logística mato-grossense, um dos grandes gargalos do



Estado, e trará um diferencial competitivo para o agronegócio dessa parte do País, de acordo com Carvalho Júnior.

Ele salientou também que o governo possui um programa de concessões de rodovias e que até dezembro de 2022 devem ser entregues 2,5 mil quilômetros de asfalto novo. “Temos uma agência de regulação bem estruturada e que cuida da fiscalização dos projetos de concessão e ainda criamos um fundo garantidor, que deve crescer nos próximos anos”, acrescentou.

O chamamento público do governo do Mato Grosso para a primeira concessão de ferrovia estadual do Brasil registrou investimento de R\$ 13 bilhões apenas com aporte privado.

Um dos focos do Executivo do Rio Grande do Sul logo no início do governo, paralelamente às reformas administrativas e previdenciária, foi no desenvolvimento do ambiente legal e regulatório, com a revisão e a desburocratização de uma série de decretos. “Uma prioridade era reavaliar o código ambiental do Estado e isso trouxe um novo espírito e relacionamento com o setor privado”, ressaltou o secretário-adjunto de Planejamento e Gestão do Rio Grande do Sul, Paulo Roberto Dias Pereira. Uma premissa adotada pela gestão gaúcha foi a de que todas as concessões e aberturas de capital devem ter agentes certificados do mercado para fazer os projetos e, assim, obter sucesso nas iniciativas.

Durante o painel, os participantes abordaram os desdobramentos após um ano de aprovação do marco legal do saneamento e a maneira como cada região está realizando as suas concessões no setor. Segundo Luiz Claudio Campos, da EY, um incremento nessa área foi o decreto 10.710/2021, que inclui novos critérios à lei, como a necessidade de as companhias estaduais apresentarem capacidade financeira para levar adiante os investimentos para fazer a universalização da água e esgoto até 2033.

“Isso trouxe desafios para diversas empresas e temos a percepção de que muitas delas vão ter dificuldade para dar continuidade a partir do que foi estabelecido pelo de-

creto. Outras estão trocando o pneu com o carro em andamento para atender aos parâmetros até 31 de dezembro”, comparou. Ele analisou ainda que o marco legal mais as alterações recentemente aprovadas darão uma guinada no segmento de saneamento no Brasil e que as companhias precisam estar abertas a parcerias com a iniciativa privada para viabilizar e acelerar investimentos.

Com 853 municípios com realidades muito diferentes entre si, Vanice afirmou que o novo marco impõe uma série de obstáculos a serem vencidos. A companhia estadual de saneamento de Minas Gerais, a Copasa, está passando por um processo de desestatização e o Estado tem trabalhado com blocos regionais para responder às exigências e cumprir as metas estipuladas na área. Já Carvalho Júnior observou que no Mato Grosso são poucas as concessões de saneamento e que há uma deficiência muito grande em relação à rede de esgoto e saneamento no Estado. “O maior desafio do governo é a modelagem de seis consórcios – que deve ficar pronta até o final do primeiro semestre de 2022. Mas, a tendência é um grande projeto de concessão com esses consórcios” revelou. Dessa forma, o Executivo espera atrair investidores para que eles tenham o payback esperado pelo aporte realizado.

Programa Avançar da Infraestrutura do governo do Rio Grande do Sul destinará R\$ 1,3 bilhão em investimentos diretos para as rodovias gaúchas.

Nesse setor, o Rio Grande do Sul tem um caso diferente, afirmou Pereira. Além de fazer uma PPP com os municípios da região metropolitana, o Executivo está preparando a companhia estadual de saneamento, a Corsan, para abrir o seu capital e, com isso, a empresa conseguir se financiar.

O governador Wellington Dias encerrou o segundo dia do evento da Abdib enfatizando que o marco regulatório do segmento veio para que todos (os estados) caminhem para o mesmo lado, adequando-se às normas. “No Piauí, criamos cinco consórcios nessa área e temos a perspectiva de em janeiro (do ano que vem) ir à leilão”, concluiu.

DIA 3

Raio-X da Infraestrutura: *Saneamento e Mobilidade Urbana*

No encerramento do Abdib Experience Edição 2021, saneamento e mobilidade urbana foram alguns dos temas destacados. Com moderação do jornalista Dimmi Amora, abordaram os assuntos o secretário nacional de saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, Pedro Maranhão, o presidente da Copasa, Carlos Eduardo Tavares de Castro, a vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental, Daniela Sandoval, e o diretor da Aegea, Rogério de Paula Tavares.

Amora começou perguntando a Maranhão sobre os desafios de ampliar o saneamento no Brasil. O dirigente respondeu que o governo federal está muito otimista com o marco regulatório do setor. Segundo ele, a “lei pegou e o trem partiu”. Um dos pontos destacados pelo secretário foi a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de manutenção do novo marco legal do saneamento, que havia tido sua legalidade questionada.

Posição do STF traz mais segurança jurídica aos investidores para que eles possam construir soluções para os problemas que vão ser enfrentados.

Para Maranhão, a posição do STF traz mais segurança jurídica aos investidores para que eles possam construir soluções para os problemas que vão ser enfrentados. Uma das preocupações do dirigente é quanto à velocidade da modelagem dos blocos regionais cujo saneamento será repassado para as empresas interessadas em prestar esse serviço.

Maranhão afirmou que, de dezembro de 2020 até o mesmo mês em 2021, investimentos oriundos do sane-



Secretário nacional de saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, Pedro Maranhão.

amento, não somente diretos nessa área, somaram um montante aproximado de R\$ 70 bilhões. “Mostra que estamos no caminho certo, além dos ganhos de saúde e ambientais”, salientou o dirigente. Para ele, o marco do saneamento representa o maior programa ambiental do mundo. “Não existe nenhum programa desses que vai tratar esgoto para 6 milhões de pessoas e água para 35 milhões em um espaço tão curto de tempo”, afirmou o secretário.

Além disso, ele recordou que a meta é acabar com os lixões no País, que atualmente somam mais de 3 mil pontos. Maranhão destacou que alguns desses lixões encontram-se no meio de locais sensíveis como a mata Atlântica, Pantanal e Chapada dos Guimarães.

“ Não existe nenhum programa desses que vai tratar esgoto para 6 milhões de pessoas e água para 35 milhões em um espaço tão curto de tempo. ”

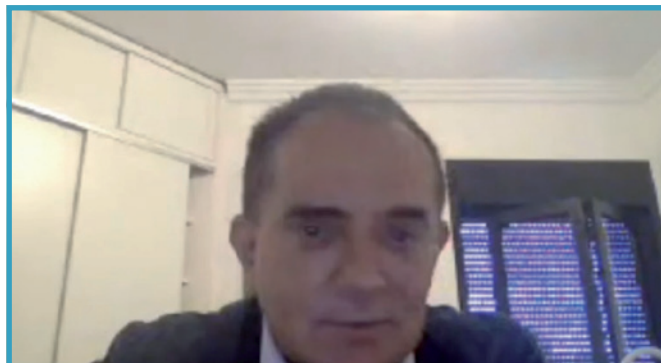
Pedro Maranhão

Secretário nacional de saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional

Já a vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental, Daniela Sandoval, argumentou que o marco do saneamento expõe a política pública no que tem de melhor. Ela salientou que o Brasil está ainda muito atrasado nessa área, se comparado com países europeus, por exemplo.



Vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental, Daniela Sandoval.



Diretor da Aegea, Rogério de Paula Tavares

A dirigente também considerou uma vitória o marco regulatório ter passado pelo crivo do STF. “O capital é assim, vai ser atraído se houver segurança jurídica”, apontou Daniela. Ela previu ainda que, cada vez mais, haverá empresas se estruturando para desenvolverem projetos nessa área.

Outro ponto destacado pela vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental é o importante papel da uniformização regulatória do setor, feita pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA). Daniela ressaltou que essa questão é primordial para evitar que cada ente pense o saneamento de uma forma específica.

De acordo com a dirigente, outro ganho das novas políticas de saneamento é a proposta de regionalização, ou seja, juntar municípios para viabilizar projetos nessa área. Daniela considera esse modelo como mais lógico do ponto de vista de aporte de recursos. No entanto, a adesão dos municípios a essa ideia será um dos desafios para o desenvolvimento do segmento.

O diretor da Aegea, Rogério de Paula Tavares, concordou que os blocos regionais no saneamento permitem

“ O capital é assim, vai ser atraído se houver segurança jurídica. ”

Daniela Sandoval
Vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental

“ Cerca de 70% do déficit (de saneamento) está concentrado na população de faixa de renda de até um salário mínimo. ”

Rogério de Paula Tavares
Diretor na Aegea

trazer escala e equidade ao sistema. “Ao regionalizar, está juntando em determinado bloco municípios maiores e menores, mais ricos e mais pobres, viabilizando a famosa estrutura de subsídios cruzados que sempre se defende no setor de saneamento”, frisou Tavares.

Ele acrescentou que quem mais sofre com problemas de saneamento no País é a parcela da sociedade mais vulnerável. “Cerca de 70% do déficit está concentrado na população de faixa de renda de até um salário mínimo”, citou o diretor na Aegea. Esse cenário demanda dos operadores uma preocupação muito grande de levar o serviço para pessoas e oferecer uma tarifa que elas possam pagar.

Conforme o executivo, o setor de saneamento é uma área que demanda muita mão de obra. Tavares detalhou que no caso do Rio de Janeiro, onde a Aegea desde novembro opera dois grandes blocos de saneamento, abrangendo 124 bairros da capital fluminense e 26 municípios daquele estado, somente para a operação, até o final de 2021, serão contratadas aproximadamente 5 mil pessoas. Essa movimentação deve gerar ainda, pelo menos, cerca de 15 mil postos de trabalho indiretos.



Presidente da Copasa, Carlos Eduardo Tavares de Castro



Painel Raio-x da Infraestrutura: Saneamento e Mobilidade Urbana

A empresa pretende priorizar a contratação de pessoas nas comunidades em que atua para gerar emprego e dignidade para esses profissionais. Tavares argumentou que esse conceito faz com que a concessionária seja identificada como parte integrante da vida da comunidade.

Já o presidente da Copasa, Carlos Eduardo Tavares de Castro, questionado pelo moderador Dimmi Amora sobre a relação das empresas públicas e privadas no processo de universalização do saneamento, fez uma comparação com o setor elétrico. No segmento de energia, o executivo comentou que não se vê a discussão entre empresas públicas e privadas, elas atuam com o objetivo em comum de entregar resultados.

“*Precisa ter empresas eficientes, independentemente do controle, e as mais eficientes serão as que sobreviverão.*”

Carlos Eduardo Tavares de Castro
Presidente da Copasa

Para Castro, o novo marco do saneamento permitirá evoluções na profissionalização das companhias como um todo, não abrindo espaços para as ineficientes. “Precisa ter empresas eficientes, independentemente do controle, e as mais eficientes serão as que sobreviverão”, previu o presidente da Copasa.

Castro enfatizou que o objetivo do novo marco do saneamento não é tirar as empresas estaduais do mercado, mas comprovar as companhias que têm condições de fazer os investimentos nas obras necessárias. O representante da Copasa falou ainda da vinculação do saneamento com as práticas de ESG (Environmental, Social and Corporate Governance).

Para Castro, saneamento é ESG “na veia”. Um setor que envolve diversas ações com a comunidade em geral. A vice-presidente de Assuntos Corporativos e Regulação da BRK Ambiental, Daniela Sandoval, complementou que é importante para o setor comunicar que os investimentos em saneamento têm na sua essência o conceito de ESG.

A executiva chamou a atenção para outros benefícios trazidos pelo aprimoramento do saneamento que, em um primeiro momento, não são tão visíveis. As obras no setor melhoram as condições de turismo, de valorização imobiliária, educação, entre outros pontos. Ela acrescentou que um bom saneamento permite a instalação de empreendimentos mais próximos dos locais em que as pessoas moram, otimizando as condições de transporte também.

Já o diretor da Aegea, Rogério de Paula Tavares, reiterou que para oferecer condições para que o planeta continue a existir, é preciso resolver as questões ambientais essenciais, por conta das mudanças climáticas. “ESG é olhar para o planeta e para as pessoas”, afirmou. O secretário nacional de saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, Pedro Maranhão, concordou que investir em saneamento é aplicar em ESG e defendeu que é preciso vincular mais o setor ao tema ambiental.

Fatores-chave para o sucesso de projetos de Infraestrutura

Segurança jurídica e regulatória, projetos com qualidade e constância, fontes diversificadas de financiamento e agentes estruturantes reconhecidos pelo mercado foram os pontos destacados pelos participantes do último debate do Abdid Experience 2021 como essenciais para alavancar os investimentos privados em infraestrutura. A contribuição do Congresso Nacional para o avanço da agenda regulatória e os desafios para a atração de investidores em um cenário de elevação dos juros também foram tratados no painel.

O deputado federal Arnaldo Jardim assinalou que o Congresso Nacional tem sido muito proativo na discussão e aprovação de novos marcos legais que trazem mais segurança para os investidores nacionais e internacionais. Além do saneamento (Lei 14.026/2020), Jardim citou como exemplos desse progresso na pauta legislativa e que envolvem recursos vultosos a Lei do gás (Lei 14.134/2021), o processo de capitalização da Eletrobras (Lei 14.182/2021) e o marco da geração distribuída (projeto de Lei 5.829/2019). “Tivemos que arbitrar a polêmica em torno da (energia) solar para que o setor continuasse a crescer, mas também para que fosse possível fazer um ‘desmame gradual’ até para que novas fontes pudessem vir e receber incentivos”, recordou.

O deputado adiantou que está sendo feito um esforço para poder deliberar ainda em 2021 outros temas importantes para o segmento de infraestrutura, como o marco das ferrovias (projeto de Lei 3.754/2021) e a BR do Mar (projeto de Lei 4.199/2020). Ele acrescentou entre as questões estruturantes para as áreas de energia e infraestrutura a votação de um novo dispositivo referente ao processo de licenciamento ambiental que se encontra no Senado e a proposta de um marco regulatório para o biogás atualizado. “Essa é uma fonte adicional de energia, renovável e que terá a capacidade de nos suprir a baixo custo e de melhorar o processo de mais oferta de energia”, salientou. Conforme Jardim, a crise hídrica foi passada, mas no limite, o que revela a necessidade de ampliar as fontes de energia e a capacidade de geração. “E o biogás terá papel relevante nesse sentido.”



Em relação aos instrumentos de investimentos, o deputado afirmou que vem sendo discutido, inclusive com o auxílio da Abdib, um novo marco regulatório para concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Ele acredita que, depois de muitos debates e alterações, o projeto se encaminha para um consenso. Jardim ponderou também que é preciso um “grande esforço para aproveitar antes que o processo eleitoral (de 2022) contamine muito a votação de propostas importantes que rimem com desenvolvimento”. O deputado frisou que são os investimentos em infraestrutura que dão o salto de qualidade e produtividade para o País.

“ São os investimentos em infraestrutura que dão o salto de qualidade e produtividade para o País. ”

Arnaldo Jardim
Deputado federal





Já a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, enfatizou que só se supera o gargalo da infraestrutura e logístico com a atração de recursos privados. Questionada pelo moderador do painel, o editor-chefe da Agência Infra, Dimmi Amora, sobre o que é necessário para acelerar a agenda de investimentos, ela destacou que para conseguir dar um salto de competitividade no Brasil deve-se somar os aportes da iniciativa privada aos escassos recursos públicos. “E isso passa muito pelo Congresso Nacional, com marcos (legais) que precisam ser aperfeiçoados”, avaliou.

“*Só se supera o gargalo da infraestrutura e logístico com a atração de recursos privados.*”

Martha Seillier

Secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia

A priorização do Bndes na estruturação de bons projetos para atrair investidores privados também foi assinalada pela secretária. Martha ressaltou que o banco de desenvolvimento vem fazendo um esforço para desbravar novas áreas que não eram muito conhecidas no País, como a do saneamento, e se aprimorar naquelas em que já havia experiência, como os leilões de rodovias. “Temos apoio do ministério de Infraestrutura e do Bndes para aperfeiçoar modelagens e fazer as iniciativas saírem do papel e o banco vem sendo um grande estruturador, fa-

zendo um trabalho que não é só o projeto e atrair o investidor, é, principalmente quando a gente entra na agenda do subnacional, trazer segurança jurídica”, argumentou. A secretária complementou que os investidores privados têm percebido a quantidade e qualidade das propostas e que isso tem contribuído para a concorrência.

A secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, informou que há hoje um gap de infraestrutura. “Em 2014, chegamos a ter R\$ 14 bilhões de orçamento por ano. Atualmente é de cerca de R\$ 7 bilhões anuais. Só a necessidade de manutenção das rodovias do Dnit é de R\$ 6 bilhões anualmente para não depreciar os ativos”, apontou. Diante desse contexto, ela reforçou que uma das principais metas do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, foi montar um “massivo programa de desestatização para liberar espaço do orçamento público e focar nas obras que o governo tinha condições de terminar”.

Há um gap de infraestrutura. Em 2014, o orçamento era de R\$ 14 bilhões por ano, hoje é de cerca de R\$ 7 bilhões anuais. Só a necessidade de manutenção das rodovias do Dnit é de R\$ 6 bilhões anualmente.

De acordo com Natália, o País conseguiu passar da fase em que não tinha bons projetos (de infraestrutura) para contar com um portfólio atraente e previsível.

“Temos três grandes estruturadores trabalhando com a gente (ministério): a Empresa de Planejamento e Logística, que faz a estruturação de em torno de 79% da nossa carteira, o Bndes e o Banco Mundial. Estamos agora agregando o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)”, adiantou. A secretária comentou ainda que o Brasil está entrando em uma nova fronteira que é a de ter fontes adequadas de financiamento para a grande quantidade de propostas existentes. “O foco é atrair players novos, mas vemos um limite nisso por causa das estruturas de financiamento”, pontuou.

“ *O foco é atrair players novos, mas vemos um limite nisso por causa das estruturas de financiamento.* ”

Natália Marcassa

Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura

Com uma carteira de projetos centrada no subnacional, o Bndes é hoje o maior estruturador de iniciativas no setor de infraestrutura do País, afirmou o diretor de Concessões e Privatizações do banco de desenvolvimento, Fábio Abrahão. Ele observou que um diagnóstico feito pela instituição em 2019 apurou que o problema para destravar a atração de investimentos nessa área era a qualidade das propostas, ou seja, faltava uma estruturação adequada. “E isso inaugurou o conceito de Fábrica de Projetos, ou Banco de Serviços, do Bndes”, salientou. Esse posicionamento, segundo o diretor, envolve também a ativação do mercado de investidores e a gestão de stakeholders. “Se não houver convergência entre as entidades envolvidas – como no saneamento, por exemplo, que reúne estados ou municípios, Ministério Público, comunidade, mais a interface do governo federal –, qualquer uma delas pode parar o processo”, detalhou.

Conforme Abrahão, o gargalo atualmente no Brasil é esse processo de governança. “Já foram os projetos, mas evoluímos muito, não só em quantidade, mas em qualidade no Bndes e em outros agentes estruturantes”, analisou. O diretor acrescentou ainda que o objetivo é ter volume de investimentos com abertura de mercado.



Ele ponderou que essa lógica gera uma “pressão positiva de retroalimentação”, ou seja, o próprio mercado se vigia, se cobra e essa cobrança vai para o poder concedente e para o regulador. “É fantasia achar que vai ter uma regulamentação super avançada em um mercado inexistente e também não vai ter um mercado super avançado com uma regulação precária”, assinalou. O próximo passo no Bndes, projetou Abrahão, é expandir a carteira socioambiental, em especial no segmento da educação.

“ *É fantasia achar que vai ter uma regulamentação super avançada em um mercado inexistente e também não vai ter um mercado super avançado com uma regulação precária.* ”

Fábio Abrahão

Diretor de Concessões e Privatizações do Bndes

Um dos desafios que se apresenta hoje no cenário de infraestrutura, de acordo com o CEO na Una Partners, Daniel Keller, é em relação ao financiamento, tanto em razão da quantidade de projetos existentes como das restrições orçamentárias. “E daí a necessidade de aumentar as concessões e as fontes de financiamentos”, ressaltou. Para ele, as debêntures incentivadas são um instrumento que teve muito êxito nesse sentido, o que pode ser medido pelo volume captado e também pelas taxas de juros. “A Selic em patamares reduzidos ajudou nesse trabalho”, enfatizou.

Keller lembrou também que a ampliação do número de projetos financiados com a Selic, agora em um patamar mais elevado, e uma inflação mais alta trazem dúvidas sobre a capacidade de se financiar o grande número de propostas existentes. “Percebemos isso já no mercado para as novas captações. As taxas estão subindo, esse é um aspecto central, e reforça a importância das debêntures de infraestrutura como mais um mecanismo para nos ajudar nesse momento desafiador”, argumentou. O CEO da Una torce para a aprovação rápida desse mecanismo para poder trazer os fundos de pensão de forma mais forte para o financiamento da infraestrutura.

“*As debêntures incentivadas são um instrumento que tiveram muito êxito nesse sentido (de financiar projetos), o que pode ser medido pelo volume captado e também pelas taxas de juros.*”

Daniel Keller
CEO na Una Partners

Sobre a questão da elevação dos juros, o diretor de Concessões e Privatizações do Bndes, Fábio Abrahão, comentou que os projetos de infraestrutura são de longo prazo e os primeiros anos (5, 10 anos) deles são muito importantes. Dessa forma, o aumento da Selic tem reflexos, mas a expectativa do banco é que os juros voltarão (aos patamares anteriores) e o investidor desse setor sabe disso. Ele complementou que há no Brasil uma diversidade de fontes de financiamento (como as debêntures) e o banco está caminhando para uma visão de project finance. Aliadas, essas duas frentes ajudam a reduzir a percepção de risco, defendeu Abrahão. “Associado a isso, colocamos como foco para 2022 entrar com mecanismos mais arrojados dentro da estruturação dos projetos para mitigar flutuações cambiais”, observou.

O deputado federal Arnaldo Jardim agregou ao debate que espera para o começo de 2022 a aprovação do projeto de lei das debêntures de infraestrutura, o PL 2646/2020. Já a secretária especial do PPI, Martha Seillier, relatou que esse instrumento está na pauta



prioritária do Programa de Parcerias de Investimentos e que têm sido recorrentes os debates sobre o tema e a possibilidade de ampliação da emissão das debêntures pelo emissor e os avanços cambiais previstos no projeto. Martha salientou também que os investidores internacionais estão notando o avanço do Congresso Nacional pró-mercado e pró-segurança jurídica. “Essa agenda tem favorecido nosso trabalho de atração de investimentos, com a abertura para setores como o de saneamento, gás, a privatização da Eletrobras e, esperamos, que seja votada a (venda) dos Correios”, informou.

O projeto de lei das debêntures de infraestrutura, o PL 2646/2020, deve ser aprovado no início de 2022

A ação em conjunto dos poderes foi outro fator frisado por ela como elemento positivo percebido pelos players. “O Brasil só passa por grandes mudanças quando os poderes se abraçam”, sentenciou. A esse panorama, a secretária soma a questão de os investidores verem a quantidade de projetos que saem do papel, que tem começo, meio e fim. “Em três anos de governo, já foram vários leilões de infraestrutura realizados, que contrataram R\$ 608 bilhões em investimentos privados nas áreas de transporte, de energia, de comunicação, iluminação pública, entre outras. São contratos de 30, 35 anos que são transformadores para o País”, destacou.

Ela falou também sobre os leilões que devem ocorrer até o final de 2021, que podem contratar mais R\$ 210 bilhões, totalizando mais de R\$ 800 bilhões em investimentos privados em infraestrutura neste ano. Martha acrescentou que a carteira de projetos prevista para 2022 abrange iniciativas como a concessão de rodovias do Paraná, além de outras estradas brasileiras, 18 aeroportos, entre eles Congonhas (SP) e Santos Dummont (RJ), desestatização da Eletrobras e privatização do porto de Santos (SP).

Em três anos, o governo federal realizou vários leilões de infraestrutura, que contrataram R\$ 608 bilhões em investimentos privados.

Por sua vez, o senador Eduardo Gomes, que devido a problemas de agenda participou somente do final do painel, ressaltou o ambiente legislativo positivo para os projetos ligados à infraestrutura. “É a primeira vez nos últimos 30 anos que conheço um governo que prioriza as ações à divulgação dos seus atos”, declarou. De acordo com ele, a União privilegiou as privatizações e capitalizações, sem tornar isso uma peça de marketing. O senador descreveu ainda a movimentação do plenário na aprovação de leis que auxiliam o desenvolvimento do setor, como a capitalização da Eletrobras, a BR do Mar, o marco das ferrovias e o, recente, projeto de concessão do 5G. “Temos uma realidade de financiamento e de capital para investimentos”, anunciou.



“ É a primeira vez nos últimos 30 anos que conheço um governo que prioriza as ações à divulgação dos seus atos. ”

Eduardo Gomes
Senador

Concluindo o debate, a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, afirmou que foi possível trilhar, nos últimos anos, um caminho importante de avanços, com projetos bem estruturados, um pipeline previsível e com segurança jurídica. Segundo ela, para a agenda continuar progredindo é necessário aumentar a competitividade – o que só acontece com projetos de lei relevantes, como BR do Mar e o marco das ferrovias, aprimorando a regulamentação para que fique mais fácil investir e menos oneroso para o setor privado – e contar com fontes adequadas de financiamento.

DIAMANTE



**MINAS
GERAIS**

GOVERNO
DIFERENTE.
ESTADO
EFICIENTE.

OURO

BRK



PRATA



BRONZE



Siemens Energy é uma marca
licenciada pela Siemens AG.



www.abdib.org.br