

ABDIB EXPERIENCE

EDIÇÃO 2023

O presidente do Conselho de Administração da ABDIB, André Clark, na abertura do ABDIB Experience — evento que marcou o lançamento da edição de 2023 do Livro Azul da Infraestrutura — ressaltou a importância da questão ambiental no debate sobre a agenda de investimentos no setor. Clark chamou atenção para o fato do evento, este ano, coincidir com a realização da COP-28 — a Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, em Dubai, nos Emirados Árabes.

Segundo ele, é impossível falar em infraestrutura — um dos setores mais importantes para a inclusão social — sem levar em conta o debate sobre as mudanças climáticas e a transição energética. Ele também destacou a importância das políticas de inclusão e de combate à discriminação nas empresas e lembrou que um dos painéis programados para o dia 7 de dezembro discutiria o tema da Diversidade e Inclusão na Infraestrutura.



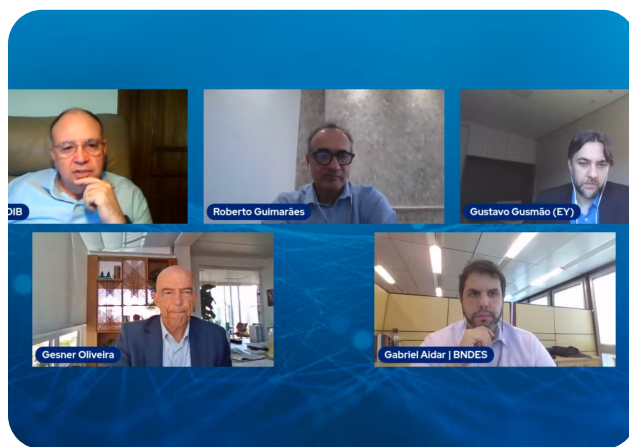


MAIOR VALOR DA HISTÓRIA — O primeiro painel, moderado pelo presidente-executivo da ABDIB, Venilton Tadini, tratou do lançamento da nova Edição do Livro Azul da Infraestrutura, que traz o diagnóstico, a fotografia dos investimentos no setor em 2023, e as perspectivas para os próximos anos. Também apresenta a 10ª edição do Barômetro da Infraestrutura, com as expectativas do setor para os próximos seis meses

De acordo com o diretor de Planejamento e Economia da ABDIB, Roberto Guimarães, os dados do Livro Azul apontam para um crescimento de 19,6% dos investimentos em infraestrutura em 2023. Os números levam em conta todos os projetos de Concessão e de Parcerias Público-Privadas em diferentes graus de maturação sob responsabilidade da União, dos estados e das capitais. Os dados não consideram os valores investidos no setor de óleo e gás.

A expansão foi puxada tanto pelos investimentos privados quanto pela retomada significativa dos investimentos do setor público em infraestrutura. Os investimentos, que deverão fechar o ano tendo alcançado o valor de R\$ 213,4 bilhões no ano, contaram com R\$ 165,7 bilhões de recursos privados e R\$ 47,7 bilhões de recursos públicos.

Para efeito de comparação, é bom observar que em 2022, os investimentos totais somaram R\$ 178,4 bilhões — sendo R\$ 145,3 bilhões com recursos privados e R\$ 33,1 bilhões públicos. Com um crescimento de 14% em relação a 2022, o investimento privado em infraestrutura foi um dos maiores da história e superou o recorde de 2013, quando alcançou R\$ 138 bilhões. Já o investimento público, que cresceu 44% em relação a 2022, ficou mais de R\$ 40 bilhões abaixo dos R\$ 89,8 bilhões registrados em 2014.



NOVO PAC — O crescimento é expressivo, mas conforme observou Guimarães, ainda insuficiente para atender todas as necessidades de investimentos do país. Os R\$ 213,4 bilhões investidos em 2023 equivalem a 1,99% do PIB .

De acordo com os cálculos da ABDIB, seriam necessários, pelo período de 10 anos, o valor anual de R\$ 462,3 bilhões em investimentos para atender todas as necessidades do país nos setores de Transporte e Logística, de Energia Elétrica, de Telecomunicações e de Saneamento. Isso equivaleria a 4,31% do PIB. Os números mostram que o hiato de investimentos em 2023 foi de R\$ 248,9 bilhões — o que significa 2,32% do PIB.

Dos quatro setores avaliados, o que requer o maior volume de investimentos é o de Logística e Transportes, que inclui Aeroportos, Ferrovias, Portos e Rodovias, que necessitava de R\$ 201 bilhões além dos R\$ 41,4 bilhões que recebeu em investimentos. Outro que registrou uma distância significativa entre o valor investido e as necessidades do setor foi o Saneamento — que recebeu R\$ 26 bilhões em investimentos. Esse valor é R\$ 21,5 bilhões inferior aos R\$ 48,3 bilhões necessários.

De acordo com o Livro Azul, que contempla um total de 518 projetos em todo país (sendo 130 deles de competência federal e os demais 388, da responsabilidade dos estados e municípios), o estoque de investimentos públicos e privados projetados para os próximos cinco anos é de R\$ 832 bilhões. “ Com o Novo PAC, existe a expectativa de que novos investimentos venham ampliar a carteira de Concessões e PPPs em todos os setores”, afirmou Guimarães.

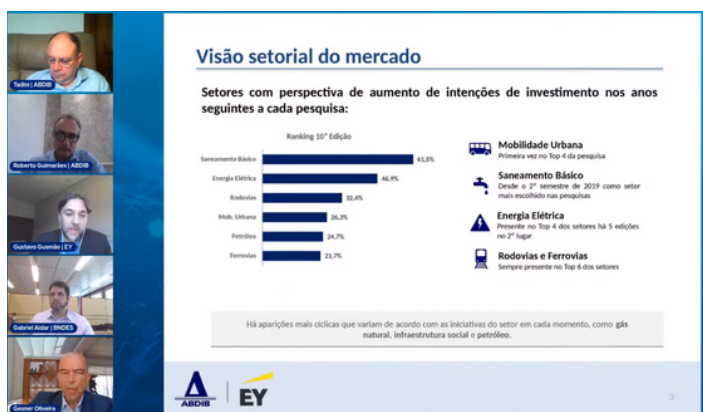


[CLIQUE AQUI PARA CONFERIR A NOVA EDIÇÃO DO LIVRO AZUL DA INFRAESTRUTURA](#)



SÉRIE HISTÓRICA — Em sua apresentação sobre o Barômetro da Infraestrutura, Gustavo Gusmão, da empresa de consultoria EY, que é parceira da ABDIB nesse projeto, destacou a importância do levantamento semestral que chegou à sua 10ª edição. “O Barômetro foi criado com a finalidade de ser um retrato da percepção do setor de infraestrutura num determinado momento e também um instrumento de acompanhamento histórico das expectativas do setor”, avalia Gusmão.

Assim como acontece desde o segundo semestre de 2019, o saneamento é a área que conta com a maior perspectiva de aumento das intenções de investimentos. Atrás dele estão o de Energia Elétrica e o de Mobilidade Urbana.



A 10ª edição do Barômetro confirma uma tendência já observada nas edições anteriores, que apontam para um aumento da importância dos estados e municípios para a promoção dos investimentos em infraestrutura e uma redução do papel do governo federal nesse processo. Outro ponto que merece destaque é a avaliação do Novo PAC. De acordo com os quase 400 empresários, executivos e especialistas em infraestrutura que responderam ao questionário, 51,5% acreditam que as medidas atendem parcialmente às expectativas, enquanto 35,7% acham que elas não atendem.



VELOCIDADE NECESSÁRIA — Em seus comentários sobre os dois estudos, o economista Gesner Oliveira apontou a importância crescente da base de dados da ABDIB no processo de tomada de decisões referentes à infraestrutura brasileira. Ele apontou, também, para o fato de o hiato de investimentos de pouco mais de 2% do PIB apontado pelo Livro Azul acabar inibindo uma retomada mais célere do processo de desenvolvimento. “Sem o aumento do investimento é difícil pensar numa retomada sustentada do crescimento”, disse ele.

Na avaliação do Livro Azul, Gesner chamou atenção para a necessidade de haver uma maior integração dos projetos estruturantes sob responsabilidade dos diferentes entes da federação. “A falta de um bom diálogo do governo federal com os estados e os municípios aumenta os entraves para a evolução os projetos e dos investimentos”, observou. Ele apontou, também, que o ceticismo que o setor demonstra em relação ao Novo PAC pode ser uma consequência da percepção de falta de Segurança Jurídica (tema que foi tratado com profundidade no Segundo Painel) entre as empresas que atuam no setor de infraestrutura.

Os fatores essenciais para o crescimento da economia, segundo Gesner, são o aumento do volume de investimentos, o fortalecimento da segurança Jurídica, um maior senso de urgência no processo de tomada de decisões, e uma visão que ele chamou de “holística” — que consistiria numa maior integração entre os objetivos federais, estaduais e municipais com a iniciativa privada e os órgãos de regulação e controle.



[CLIQUE AQUI PARA CONFERIR A DÉCIMA EDIÇÃO DO BARÔMETRO DA INFRAESTRUTURA](#)

A CARTEIRA DO BNDES — O Superintendente de Planejamento e Pesquisa Econômica do BNDES, Gabriel Aidar, observou em sua apresentação que os dados do PIB referentes ao terceiro trimestre de 2023, divulgados pelo IBGE no dia 6 de dezembro, confirmam uma certa desaceleração no ritmo de crescimento da economia. Essa desaceleração, no entanto, foi inferior à que era esperada pelo mercado e indica que o ano de 2023 deverá se encerrar com um crescimento da ordem de 3%,



Diante da necessidade de reverter esse processo e acelerar o crescimento e com base, inclusive, no hiato de investimentos apontado pelo Livro Azul da Infraestrutura, Aidar chamou atenção para o comportamento da carteira de crédito do BNDES. Ela parou de cair de forma sistemáticas, como vinha acontecendo nos últimos anos, e deverá voltar a crescer de agora em diante. Segundo ele, a decisão que reduziu o pagamento de dividendos para 25% significou um aumento de algo entre R\$ 10 bilhões e R\$ 12 bilhões do volume disponível para empréstimos.

Aidar chamou atenção para o aumento expressivo de empresas que procuram o banco com propostas de financiamento de projetos. No que diz respeito aos projetos em infraestrutura, a carteira de projetos aprovados este ano foi de R\$ 34,6 bilhões até setembro e deve ultrapassar o valor de R\$ 50 bilhões de aprovação até o fim deste ano. “O banco registrou o maior volume histórico de aprovação de projetos para saneamento e para mobilidade urbana da história”, disse Aidar. Segundo ele, a meta do banco é chegar a 2026 com desembolso para financiamento de projetos equivalentes a 2% do PIB.



A IMPORTÂNCIA DA SEGURANÇA JURÍDICA

O segundo painel do primeiro dia do ABDIB Experience tratou da Segurança Jurídica e Regulatória no Ambiente de Negócios da Infraestrutura e contou com a moderação de Roberto Penna, Vice-Presidente Jurídico e de Relações Governamentais do Grupo CCR. Os debatedores foram Nicola Khoury, Secretário da Secex Consenso do Tribunal de Contas da União, e de Bruno Monteiro Portela, Procurador Federal da Advocacia Geral da União.

Na intervenção inicial, Penna observou que eventos recentes, como a Pandemia da Covid-19 e os efeitos da invasão da Ucrânia pela Rússia sobre a economia mundial demonstraram a importância de haver mecanismos ágeis e respeitados de tomada de decisão na revisão dos valores dos contratos de infraestrutura. A agilidade necessária é incompatível com as longas e minuciosas demandas judiciais.



IPTU E PRECATÓRIOS — Em sua apresentação, Bruno Portela destacou a criação pela AGU da Câmara Nacional de Segurança Jurídica no Ambiente de Negócios, que deverá ser implantada ainda em 2023. A Câmara se orientará por dois eixos, o Tributário e o Regulatório, e seu objetivo será o de promover o diálogo constante com o Congresso Nacional, com as agências reguladoras e

com as entidades representativas das empresas e dos trabalhadores, sempre com o objetivo de se buscar consensos interpretativos em temas que podem evoluir para a judicialização.

A Câmara mencionada receberá as demandas da sociedade por meio do endereço eletrônico câmara.sejan@agu.gov.br e buscará utilizar a transversalidade da AGU na administração Federal, somada à verticalidade do órgão em relação às procuradorias dos estados e dos municípios para a busca de um consenso que acelere a solução dos problemas. A infraestrutura, conforme observou, será um dos temas tratados pela Câmara.

Em resposta a uma questão apresentada pelo moderador, Portela afirmou que a Secretaria está interessada em encontrar uma solução para o problema da cobrança pelos municípios do IPTU sobre imóveis de propriedade da União que se encontram sob administração de concessionários privados de infraestrutura. Esse custo tributário não estava previsto no edital nem foi levado em conta nos contratos de concessão em vigor.

Portela lembrou, no entanto, que a questão já foi judicializada e que existem três ações referentes a esse tema tramitando no STF. A AGU participa do processo como amicus curiae. Existe, inclusive, um voto já proferido pelo ministro Luís Roberto Barroso, atual presidente do STF, que isenta do pagamento do IPTU as áreas concedidas, mas autoriza a cobrança do imposto sobre estabelecimentos comerciais explorados por terceiros dentro da área da concessão.

Em relação ao uso de precatórios para pagamento da outorga de concessões, o STF já decidiu pelo pagamento integral dos títulos — o que deve acontecer a partir de janeiro. Isso viabilizará o uso dos precatórios para pagamento das outorgas de concessão. “O não pagamento dos precatórios é que significa insegurança jurídica”, disse ele.



PONTO DE EQUILÍBRIO — Nicola Khoury, Secretário da Secex Consenso do Tribunal de Contas da União disse que a secretaria que foi criada no início deste ano no tribunal busca acelerar o processo de tomada de decisões e evitar demandas prolongadas, como a que discutiu a propriedade do Palácio Guanabara, no Rio de Janeiro, e se estendeu por 125 anos. No processo, a família da Princesa Isabel, proprietária original do Imóvel, reivindicava a propriedade do imóvel.

O papel da Secex é buscar a solução consensual para temas em torno dos quais existam divergências. Isso contribuiria para reduzir o número de causas em tramitação na Justiça e faria com que problemas fossem resolvidos de forma mais célere. O TCU, segundo ele, continuará cumprindo seu papel clássico e tomando decisões repressivas e sancionadoras. “Mas a busca de um ponto de equilíbrio entre os interesses é um caminho sem volta”, diz ele.

No primeiro ano de atuação, a secretaria já publicou cinco acórdãos de interesse da infraestrutura. Dois dizem respeito ao setor ferroviário — sendo que um deles busca chegar a uma solução para o tema da devolução dos trechos concedidos que não estão sendo explorados pela concessionária. Outros três processos dizem respeito ao setor elétrico. Os 15 processos em andamento no órgão dizem respeito a contratos que, somados, representam de R\$ 150 bilhões e R\$ 200 bilhões.

Segundo Khoury, as decisões da secretaria devem levar em conta não só os interesses do poder concedente, mas também dos concessionários. “Para se chegar ao interesse público é preciso levar em conta o interesse do particular”, diz ele. Na avaliação do secretário, as decisões anteriores do TCU para casos de natureza semelhante são objetos relevantes para a análise. “Mas a aplicabilidade da Jurisprudência deve ser avaliada caso a caso”. O objetivo, segundo ele, é resolver em 90 dias casos que levariam anos para ter uma solução na base da litigância.

DIVERSIDADE E INCLUSÃO

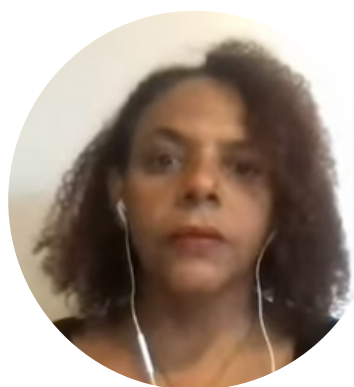


O terceiro e último painel do primeiro dia do evento, foi moderado pelo coordenador do Comitê de Diversidade e Inclusão da ABDIB, Sérgio Garcia, e discutiu o tratamento das questões relacionadas com as políticas de igualdade racial e de respeito aos direitos das pessoas LGBTQIA+ no âmbito das empresas de infraestrutura. Participaram do debate Márcia Lima, Secretária de Políticas de Ações Afirmativas, Combate e Superação do Racismo do Ministério da Igualdade Racial e Danielle da Silva Santa Brígida, Diretora de Proteção da População LGBTQIA+ da Secretaria Nacional dos Direitos das Pessoas LGBTQIA+ do Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania.

Na abertura, Garcia chamou a atenção para a importância que o tema está ganhando na ABDIB. “Não há mais condição de conviver com os efeitos nefastos da exclusão nem de deixar de aproveitar os efeitos positivos da inclusão para as empresas, para os países e para as pessoas” disse. Na visão de Garcia, as empresas precisam avançar na direção de políticas que reduzam a distância salarial entre brancos e pretos e da abertura de oportunidades que as impedem de aproveitar o talento de colaboradores LGBTQIA+ em seus quadros.



POLÍTICAS AFIRMATIVAS — Márcia Lima abriu sua apresentação observando que o Brasil conta com uma boa série histórica de dados no que diz respeito à população negra e parda e que isso facilita a elaboração de políticas afirmativas para o setor. “O uso da categoria ‘pardo’ nas estatísticas brasileiras já tem mais de 150 anos”. Uma das missões da secretaria é elaborar uma política de inclusão para o próprio serviço público federal — com a meta de que pessoas negras ocupem pelo menos 30% dos cargos comissionados nos próximos anos.



“Isso é uma meta, não uma reserva de vagas”. Segundo ela, as políticas de inclusão precisam vir acompanhadas de medidas que promovam a integração das pessoas negras dentro do ambiente de trabalho. Na visão de Márcia, não adianta abrir espaço para essas pessoas nas organizações e, uma vez lá dentro, mantê-las agrupadas e segregadas num setor específico.

No caso do serviço público federal, houve um recadastramento do funcionalismo com base nas categorias definidas pelo IBGE. A partir daí, serão avaliados os órgãos que contam com uma menor quantidade de pessoas negras e definidos os critérios para a equalização do número com os demais órgãos. “Cada órgão do governo definirá suas políticas de inclusão e de integração com base nos critérios definidos pela secretaria.

No que diz respeito ao setor privado, a secretária lembrou que as políticas de inclusão não podem ser orientadas pelo “modismo” que volta e meia domina o ambiente dos recursos humanos. É preciso atacar de frente a questão do preconceito e abrir espaço para as pessoas negras no processo de tomada de decisões estratégicas e na administração dos grandes orçamentos. Também é preciso lembrar sempre que, quanto mais elevado o nível de escolaridade da pessoa negra, maior é a diferença de salários e de oportunidades em relação às pessoas brancas na mesma função.



SUPERAR O PRECONCEITO — Danielle da Silva Santa Brígida, observou que uma das maiores dificuldades para a elaboração de políticas de inclusão é a dificuldade de contabilizar a quantidade de pessoas desse segmento na sociedade. A secretaria da qual participa, segundo ela, é uma estrutura inédita na administração pública brasileira e até em âmbito internacional. Uma das tarefas do órgão, segundo ela, é “superar as condições de vulnerabilidade, de risco e da violência que cerca essa população”.

Para se chegar a isso, é preciso enfrentar o problema da violência que cerca essa população, aumentar a empregabilidade e garantir o acesso ao emprego e à renda. “A divisão sexual do trabalho acaba impactando mais as pessoas LHGBTQIA+ do que as pessoas cisgênero na mesma profissão. Nas pesquisas conduzidas pela secretaria houve o registro do caso de uma mulher lésbica que trabalhava como ajudante de pedreiro numa obra e, embora com o mesmo desempenho, tinha um salário menor do que o dos colegas homens que exerciam a mesma função. “A única explicação para isso é o preconceito”

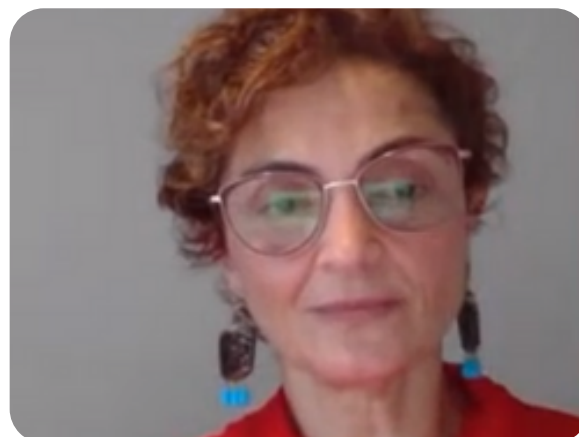
DIA 8 DE DEZEMBRO DE 2023 - SEGUNDO DIA

O segundo dia do evento foi aberto pelo presidente-executivo da associação, Venilton Tadini, que destacou a profundidade dos debates do dia anterior e ressaltou a importância dos temas previstos nos próximos painéis.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

O primeiro painel do dia tratou Transição Energética: Combustível do Futuro, Hidrogênio Verde, Crédito de Carbono e Taxonomia Sustentável e foi mediado pela advogada e economista Maria João Rolim, Sócia Institucional da Rolim, Goulart, Cardoso Advogados. Ela participou do evento diretamente de Dubai, onde representou a ABDIB no painel Transição Para uma Economia de Baixo Carbono, no estande da Confederação Nacional da Indústria na Conferência das Nações Unidas Sobre Mudanças Climáticas, a COP-28.

Na abertura do painel, Maria João propôs discutir como as empresas, as entidades, o Estado e a sociedade podem se unir em torno da Transição Energética e do objetivo de se atingir as metas ambientais e a redução das emissões de carbono previstas para 2030 pelo acordo de Paris. O Brasil, segundo ela, vive a situação peculiar de ser um grande emissor de carbono e, ao mesmo tempo, ter uma das matrizes energéticas mais limpas e renováveis do mundo.



A primeira participação no painel foi do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP). Ele observou que os projetos estruturantes para a economia brasileira estão avançando de forma significativa no Congresso Nacional, mas que, mesmo assim, é preciso se preocupar com a continuidade desse processo. Jardim observou que o mundo passa por mudanças que exigirão dos parlamentares atenção permanente para os movimentos dos outros países em relação às questões ambientais e também para a agenda legislativa da transição energética no Congresso.



Jardim observou que o mundo, que caminhava para uma globalização plena antes da pandemia da Covid-19, começou a viver um processo que pode ser chamado de desglobalização — onde cada país procura reforçar sua posição na cadeia internacional de suprimentos. “Os diversos países e blocos econômicos buscaram caminhos próprios para suas economias”, disse. O problema, segundo ele, é que essa postura não combina com as exigências de um mercado internacional de créditos de carbono — que só será eficaz num mundo que trabalhe com uniformidade de regras.

O Brasil está preocupado com isso e com todos os desafios relacionados com o processo de transição energética que, na opinião do deputado, deve ser tratado não só como um desafio, mas, também, como uma oportunidade. De acordo com Jardim, o projeto sobre a Regulação do Mercado de Carbono aprovado recentemente pela Câmara e que foi encaminhado ao Senado, “está de bom tamanho sob o aspecto de taxonomia e da governança, mas é fraco em relação aos estímulos”. Na visão do deputado, o Brasil só terá relevância no mercado de produção do hidrogênio se, a exemplo do que vem acontecendo nos Estados Unidos, na Europa, no Japão, na Coreia do Sul e na Austrália, contar com uma política de incentivo à produção que, neste momento, esbarra na questão do limite fiscal.

Uma das saídas para esse problema consistiria na antecipação da utilização de alguns passivos da União, que se converteriam em incentivos para investimentos no setor. Na mesma linha, ele informou que o projeto de Debêntures de Infraestrutura, do qual ele foi o relator depois da aprovação pelo Senado, cuja votação está prevista para acontecer ainda em 2023.

Leandro de Oliveira Albuquerque, Secretário-Substituto da Secretaria Nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia, disse em sua intervenção que o Brasil reúne condições que pesarão a seu favor na hora de transformar em vantagens competitivas as vantagens comparativas proporcionadas pela diversidade e pela abundância das fontes de geração de energia.



O país, segundo ele, alcançou um ponto de maturidade que permite avanços regulatórios nessa direção — com a solução de pendências que impediam o avanço acelerado do mercado. “A regulação do mercado de Créditos de Carbono, por exemplo, é uma demanda de mais de dez anos que só agora está em condição de avançar”.

Esse avanço se dá num momento em que o Brasil já dispõe de uma matriz em que 87% da energia disponível são gerados por fontes renováveis. Durante alguns meses de 2023, em razão da situação privilegiada dos reservatórios das hidrelétricas, mais de 90% da eletricidade consumida no país foi gerada pelas fontes renováveis. Além disso, a eficiência do Sistema Interligado Nacional permite que a energia gerada em pontos onde há abundância de fontes renováveis seja transportada às regiões de alta demanda — permitindo que todo país tenha acesso a energia limpa. Essas e outras vantagens pesarão a favor do país no processo de Transição Energética que está em curso no mundo.



Ítalo Freitas, vice-presidente de comercialização da Eletrobras, informou que a empresa, em seu esforço no sentido de se tornar uma *green major*, ou seja, uma líder global em soluções renováveis, pôs a venda suas termelétricas para concentrar suas operações nas hidrelétricas. Isso, segundo ele, será essencial para que a empresa se firme como uma grande produtora de Hidrogênio Verde.

O processo de produção desse que é considerado o combustível do futuro só é viável para quem tiver acesso permanente a uma fonte de geração de energia renovável que seja abundante, confiável e constante — e, neste momento, apenas as hidrelétricas reúnem condições de preencher esses requisitos. Ele observou que a empresa mantém em Itumbiara, no estado de Goiás, a maior planta para produção de Hidrogênio no Brasil. A empresa também está implantando, em Coxilha Negra, no Rio Grande do Sul um parque eólico com capacidade de geração prevista de 302 MW. O investimento previsto é de R\$ 2 bilhões.



Elbia Silva Gannoum, Presidente Executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica — ABEEólica afirmou que, ao contrário do que dizem os críticos em relação à falta de regularidade do sistema (que precisa de ventos constantes para funcionar), a energia gerada por fontes eólicas é confiável e já responde por 14% da matriz energética nacional. Isso faz dela a segunda fonte que mais contribui para a oferta de energia no país — atrás apenas das hidrelétricas, que respondem por 60% do total. Segundo ela, o mundo vive um processo não de transição, mas de transformação energética, que se dá no bojo de uma transformação econômica que leva de uma economia linear para uma economia circular que respeita os limites ecológicos e ajuda a construir uma base social mais forte. Nesse processo, todas as fontes de geração, desde que sejam limpas e renováveis, precisam ser combinadas. “O grande desafio do Brasil é gerenciar a abundância de fontes” disse.

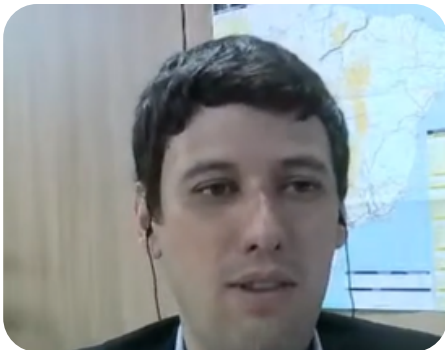
Diego Nicoletti, Diretor Técnico na Solví Participações, ressaltou a importância do uso de resíduos sólidos como fonte de geração de energia e como fator de redução dos gases causadores do efeito estufa. Segundo ele, a empresa mantém em seu aterro sanitário no município de Caieiras, em São Paulo, a maior usina termelétrica alimentada por biogás que está em operação do mundo. Trata-se de um projeto muito bem-sucedido, mas que, mesmo assim, não será replicado em outros aterros da companhia. Hoje, a forma mais eficiente de aproveitar o gás gerado nos aterros é sua transformação em biometano. Isso consiste na eliminação dos cerca de 50% de gases inertes presentes no biogás e o aproveitamento dos 50% restantes — que consistem num metano com as mesmas características de pureza e eficiência do gás natural.

TRANSPORTE E LOGÍSTICA



Brenno Machado, Diretor Institucional e de Novos Negócios da Acciona Brasil, foi o moderador do segundo painel do dia, que tratou das necessidades e potencialidades dos diferentes modais de transporte. Machado observou que os desafios do setor — que é o segmento da infraestrutura brasileira que mais requer investimentos, de acordo com o Livro Azul da ABDIB — são enormes.

“Eles precisam ser inseridos em uma estratégia de médio e longo prazo, num ambiente que proporcione acesso a fontes de financiamento e ofereça segurança jurídica aos investidores” disse Machado.



Gustavo Pereira Gomes, Diretor de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, observou que o principal uso da matriz ferroviária no Brasil se dá com o transporte de grãos e minérios — que o projeto de expansão prevê seu uso para o transporte de cargas gerais e passageiros. O grande obstáculo dessa expansão, além de projetos bem

estruturados, são os recursos para investimentos — que deverão vir de uma parceria do setor público com o setor privado. Entre os projetos estão o que prevê a interligação da malha Sudeste com a Nordeste a partir da ligação entre as estações de Corinto (MG) e Campo Formoso (BA).



Luciano Angelo Seffrin Bragagnolo, Diretor Substituto de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério dos Transportes lembrou que o Novo PAC prevê para o setor portuário investimentos no valor de R\$ 54 bilhões distribuídos pelos próximos três anos do atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e para depois de 2026.

Uma parte substancial dos investimentos será destinada à dragagem dos portos e para a recuperação de áreas portuárias.

A exemplo do que aconteceu no governo passado com a BR do Mar, o ministério está realizando estudos que resultarão na BR dos Rios — que significará o aproveitamento para transporte da extensa rede fluvial brasileira. O projeto exigirá investimentos em áreas portuárias, além da dragagem, da derrocagem de trechos pedregosos e de outras obras que viabilizarão o serviço.

A diretriz do governo é fortalecer os arrendamentos de terminais portuários para o setor privado e a manutenção das Autoridades Portuárias sob comando do setor público. No caso específico do Porto de Santos, a prioridade é a construção do túnel que fará a ligação dos municípios de Santos e Guarujá. O projeto está orçado em R\$ 5 bilhões e será tocado por uma PPP.



Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, aponta a necessidade de recuperar a qualidade da malha rodoviária federal sob administração do DNIT com o objetivo de reduzir o número de acidentes e, também, o custo dos transportes. Apenas este ano, o departamento responsável pelas rodovias federais recuperou e melhorou dois mil quilômetros de estradas em todo o país.

A secretária observou que, mesmo com esse avanço, é necessário ampliar os investimentos públicos na recuperação das rodovias, além de dar sequência ao programa de concessões que prevê a realização de 35 leilões nos próximos meses. O número de lotes a serem licitados se explica pela mudança da sistemática que prevê, ao invés da licitação de longos trechos rodoviários, como era praxe no passado, trechos mais curtos e que exigirão menos volume de investimentos de cada vencedor. Também é necessário avançar com o modelo de “concessões inteligentes” — nome que o Ministério deu ao sistema de concessão que, em alguns casos, deverá prever apenas a manutenção das rodovias.

Além disso, é preciso aperfeiçoar as regras de licitação a fim de evitar problemas como o da BR 381, em Minas Gerais, que foi levado a leilão, mas não teve interessados. O próximo edital terá um novo sistema de compartilhamento de riscos que, na opinião de Viviane Esse, atrairá os interessados que não compareceram na última tentativa.

Segundo a Secretária, da malha federal de rodovias pavimentadas, que tem 74 mil quilômetros, 13 mil quilômetros já foram concedidos e os outros 61 mil quilômetros permanecem sob administração do DNIT. O programa rodoviário brasileiro prevê o investimento de R\$ 182 bilhões nos próximos quatro anos



Antônio Carlos Duarte Sepúlveda, CEO da Santos Brasil observou em sua intervenção que as Autoridades Portuárias são entidades fundamentais para o sistema portuário e que, mais importante do que o governo entrega-las à iniciativa privada, como aconteceu no ano passado com a capixaba Codesa, é garantir que as administrações tenham continuidade. Ou seja, que não sejam substituídas ao sabor de interesses políticos a cada mudança que houver no ministério.

Na opinião de Sepúlveda, as condições de operação dos terminais portuários brasileiros hoje não devem nada a nenhum porto do mundo. Mas que o excesso de regulação e a demora dos órgãos responsáveis para tomar decisões importantes às vezes impedem um avanço mais acelerado. “Nosso mercado é competitivo e muito mais eficiente para regular nossa operação do que o TCU ou a nossa agência reguladora”, disse ele.



Gustavo Barreto, Diretor de Regulação e Políticas Públicas do Grupo CCR disse que o grande desafio da concessionária de serviços de transporte e logística, que atua no setor de rodovias, de aeroportos e de mobilidade urbana, foi lidar com as transformações pelas quais o mercado passou nos últimos anos. Especialmente no período em que a demanda caiu em função da pandemia da Covid-19 e os custos se elevaram em função dos aumentos

acima do razoável nos preços dos insumos. “O mercado precisa se reorganizar neste momento em que o aquecimento da demanda vai pressionar ainda mais nossa cadeia de suprimentos”, disse.

A CCR administra no Brasil 3600 quilômetros de malha rodoviária concedida e conta com 8 mil colaboradores diretos e indiretos nas 11 concessionárias que controla. Além disso, tem 17 aeroportos no Brasil e três no exterior (Equador, Costa Rica e Curaçao) e conta com 2 mil colaboradores. Está presente, também, no sistema de trens e metrô de São Paulo. Os investimentos contratados para os próximos anos somam R\$ 33 bilhões.



SANEAMENTO BÁSICO E RESÍDUOS SÓLIDOS

Moderado por Rogério Tavares, Diretor da AEGEA Saneamento e Participações, o painel discutiu os principais temas relacionados com o setor de saneamento e resíduos sólidos.



Em sua apresentação, Tavares observou que as regras do novo marco aumentaram a percepção de segurança jurídica e introduziram o conceito de regionalização — que vem enfrentando dificuldades para ser implementado. Em alguns estados há uma baixa adesão dos municípios aos blocos regionais. Além disso, a existência de mais de 3000 lixões em vários pontos do Brasil mostra que o país está muito distante de alcançar a universalização das metas de saneamento básico previstas para 2033.

Filipe de Mello Sampaio Cunha Diretor-presidente Interino da Agência Nacional de Águas — ANA, disse que a experiência de 23 anos da agência com a gestão de recursos hídricos foi fundamental para que ela recebesse, também, a atribuição de regulamentar os resíduos sólidos. “Recursos hídricos e resíduos sólidos andam juntos. A principal causa de poluição dos rios são os esgotos não tratados”, diz ele.

A agência deverá realizar no próximo ano um concurso público para o preenchimento de 40 vagas. O objetivo é reforçar o corpo técnico neste momento em que os esforços de universalização dos serviços de saneamento estão gerando uma sobrecarga de trabalho para a instituição.

A ANA vem atuando nos últimos anos no sentido de definir as práticas que permitirão que o país avance com mais eficiência na direção da universalização prevista no marco regulatório do saneamento. Com base na experiência do órgão e também nas 7700 contribuições apresentadas nos processos de consulta pública realizados nos últimos anos, a agência elaborou uma Norma de Referência que será publicada no início de 2024 e orientará as boas práticas do setor.

Pedro Maranhão, Presidente da ABREMA falou em sua intervenção da migração do modelo de contratos administrativos baseados na lei 8666 para um modelo de concessão de serviços. Para que essa transição se dê da forma adequada, segundo ele, é preciso que se busque a sustentabilidade dos contratos a partir da cobrança de taxas ou de tarifas.

A definição de um modelo para esse tipo de concessão está em discussão no Congresso Nacional e é fundamental que o debate avance e que se defina um modelo que leve à pretendida universalização dos serviços. A substituição dos contratos administrativos pelas concessões facilitaria o compartilhamento dos aterros sanitários existentes entre vários municípios de uma mesma região. Isso agilizaria o combate aos lixões e permitiria que o uso da capacidade ociosa dos aterros existentes fizesse com que mais de 12 milhões de toneladas de resíduos sólidos urbanos passassem a ter a destinação correta. Nos Estados Unidos, um total de 1500 aterros foram responsáveis pela desativação dos 20 mil lixões que havia espalhados pelo país inteiro.

Maranhão também observou que o novo modelo permitiria a geração de receitas acessórias para as concessionárias, com benefícios consideráveis para a saúde da população. As receitas seriam geradas pela exploração do biometano, pela produção do CDR que substitui o coque nas cimenteiras, pelo gás de uso veicular, pela compostagem e por muitos outros usos.

Celso Pedrosa, CEO da Solví Participações, também defendeu a evolução do setor para um sistema de concessões de abrangência regional — que dariam origem a contratos mais robustos, com prazos mais longos e a efetiva remuneração dos serviços. O principal tema a ser definido, segundo ele, são os critérios para a destinação final dos resíduos.

As concessões dos serviços deverão levar em conta quatro fatores. O primeiro é a regionalização a partir da formação não de consórcios, mas de PPPs com gestão associada e abrangência sobre mais de um município.

O segundo ponto seria a sustentabilidade financeira a partir da cobrança direta de boletos emitidos pelas concessionárias. Isso aumentaria a financiabilidade dos projetos e daria mais legitimidade aos contratos. Outro ponto, o terceiro, diz respeito às receitas acessórias e ao estímulo aos investimentos em inovação. Finalmente, o quarto ponto deve tratar da relação contratual da concessionária com a agência reguladora e a adoção de um modelo que tivesse como objetivo a redução dos conflitos de interesses entre as partes.



Patrocinadores Ouro



Patrocinadores Bronze



ABDIB
EXPERIENCE



A CASA DA INFRAESTRUTURA