

AGENDA DE **PROPOSTAS**

PARA A INFRAESTRUTURA

2026



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE

AGENDA DE **PROPOSTAS** PARA A INFRAESTRUTURA

2026



CONSELHOS, DIRETORIA E COMITÊS

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Solange Maria Pinto Ribeiro • *Neoenergia*

Vice-Presidente

André Lima de Angelo • *Acciona*

Alexandre Thiollier Neto • *Brk Ambiental*

Antonio Sepúlveda • *Santos Brasil*

Participações

Bruno Costa C. de Sena • *Bmpi Infra*

Carlos Leal Villa • *Solvi Essencis Ambiental*

Carolina Rocha Freitas • *Perfin Infra*

Daniel Bezerra Villar • *Oec Par*

Daniel Marteleto Godinho • *Weg*

Élio Gil de Meirelles Wolff • *Axia Energia*

Fernando Lohmann • *Macquarie Brasil Participações*

Glauco de Freitas • *Hitachi Energy Brasil*

Guilherme Gomes Lencastre

• *Enel Distribuição São Paulo*

Gustavo Estrella • *Cpfl Energia*

Luciano Fialho de Pinho • *Scala Data Centers*

Luiz Sergio Vieira Filho • *Ernst & Young*

Marcela Coelho e Mello Souza • *Siemens Energy Brasil*

Marcelo Tosto de Oliveira Carvalho • *Alupar*

Marcos P. Almeida • *Brookfield Brasil*

Maria João C. Pereira Rolim • *Rolim Goulart Cardoso*

Sociedade De Advogados

Marina Anselmo Schneider • *Mattos Filho, Veiga Filho,*

Marrey Jr E Quiroga Advogados

Mauricio Stolle Bähr • *Engie*

Miguel Setas • *Motiva*

Radamés Andrade Casseb • *Aegea Saneamento E*

Participações

Raul Ribeiro Pereira Neto • *Egtc Infra*

CONSELHO CONSULTIVO

Alexandre Aroeira Salles • *Aroeira Salles Advogados*

Alexandre Paranhos T. Abbruzzini • *Leite, Tosto E Barros Advogados*

André Dabus • *Marsh Corretora De Seguros*

Celso Pedroso • *Solvi Essencis Participações*

Cibele Ferreira • *Scala Data Centers*

Cláudio Medeiros Netto Ribeiro • *Oec Par*

Daniela Sandoval • *Brk Ambiental Participações*

Edilene Luna • *Alupar Investimentos*

Ênio Mathias Ferreira • *Tuy*

Fabio Corrêa • *Arteris*

Fábio Tadeu Marchiori Gama • *Vli Multimodal*

Gesner de Oliveira • *Go Associados*

Gianluca Caccialupi • *Enel Distribuição São Paulo*

Gustavo Gachineiro • *Cpfl Energia*

Gustavo Barreto • *Motiva*

Hugo Nunes • *Edp Energia Do Brasil*

Humberto Souza • *Voith Hydro*

Jorge Sant'anna • *Daycoval Seguros*

José Alberto Dias • *Hitachi Energy Brasil*

José Aldemir Freire • *Bnb*

José Roberto Reynaldo Júnior • *Tsea Energia*

Julio Fontana Neto • *Rumo*

José Virgílio Enei • *Machado Meyer Sendacz E Opice Advogados*

Leonardo Miranda • *Tozzini Freire Advogados*

Luciano Eziquiel da Silva • *Vale*

Luiz Felipe Costa • *Concremat Engenharia E Tecnologia*

Marcio Zapater • *Promon Engenharia*

Marcos Perez • *Manesco, Ramires, Perez, Azevedo*

Marques, Sociedade De Advogados

Matheus Santos • *Xp Investimentos Corretora De Câmbio, Títulos E Valores Mobiliários*

Miguel Noronha • *Bmpi Infra*

Nelson Henrique Barbosa Filho • *Bndes*

Renato José Sucupira • *Bf Capital*

Rinaldo Pecchio Junior • *Taes*

Roberto Paiva • *Ecorodovias Infraestrutura E Logística*

Rodrigo do Prado • *Caixa Econômica Federal*

Rogério Tavares • *Aegea Saneamento Participações*

Rui Chammas • *Isa Energia Brasil*

Suely Sola • *Asltom Brasil Energia e Transporte*

Thiago Python • *Opy Healthcare Gestão de Ativos*

Thomas Felsberg • *Felsberg E Pedretti Advogados e Consultores Legais*

ESTRUTURA EXECUTIVA

Venilton Tadini

Presidente Executivo

Roberto Figueiredo Guimarães

Diretor de Planejamento e Economia

José Maria de Paula Garcia

Diretor de Comitês

Nivaldo S. Tetti

Diretor Administrativo Financeiro

Ricardo Galuppo

Diretor de Comunicação

Evellyn Pascon

Diretora de Eventos

Ana Claudia Calegari

Coordenadora Educorp

Frederico M.P. Barreto

Coordenador do Departamento de Economia

COORDENADORES DE COMITÊS

AEROPORTOS

Marcelo Allain • *BR Infra*

CONSTRUÇÃO PESADA

Miguel Noronha • *BMPI*

Claudio Medeiros • *Sinicon*

DIVERSIDADE E INCLUSÃO

Em transição

Cintia Torquetto • *Infra Woman Brazil*

ENGENHARIA

José Carlos de Souza e Castro Valsecchi • *Arcadis*

ESTRATÉGICO DO SETOR ELÉTRICO

Hugo Renato Anacleto Nunes • *EDP*

Galdino Lamas de Barros • *EDP*

ÉTICA E RESPONSABILIDADE SOCIAL

Virginia Mesquita • *Demarest*

FERROVIAS

Julio Fontana Neto • *Rumo*

Davi Barreto • *ANTF*

FINANCIAMENTO, FUNDOS, RISCOS E GARANTIAS

Hugo Assunção • *Perfin Infra*

Andre Dabus • *Marsh*

GERAÇÃO DE ENERGIA

Lilian Ferreira Queiroz • *Axia Energia*

GESTÃO DE CRISE

Venilton Tadini • *ABDIB*

ILUMINAÇÃO PÚBLICA E CIDADES INTELIGENTES

Gustavo Gusmão • *EY*

Adriana Ferreira Tavares • *TozziniFreire*

INDÚSTRIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Luis Felipe Gatto Mosquera • *Siemens*

Ana Paula Torquato • *WEG*

INFRAESTRUTURA DIGITAL

Luciano Fialho • *Scala*

Enio Mathias Ferreira • *Tupy*

INFRASOCIAL

Ramon Ferreira • *Accenture*

Ian Ramalho Guerriero • *BNDES*

INOVAÇÃO

Em transição

LEGAL E TRIBUTÁRIO

Marcio Alabarce • *CCPCA*

Virginia Mesquita • *Demarest*

MOBILIDADE URBANA

Pedro Campos • *Motiva*

PORTOS

Antônio Carlos Sepulveda • *Santos Brasil*

José Augusto Dias de Castro • *TozziniFreire*

RECURSOS HÍDRICOS E SANEAMENTO BÁSICO

Rogério de Paula Tavares • *Aegea*

Christianne Dias Ferreira • *ABCON*

RESÍDUOS SÓLIDOS

Carlos Villa • *Solvi*

Pedro Maranhão • *Abrema*

RODOVIAS

Gustavo Barreto • *Motiva*

Luis Henrique Baeta Funghi • *Aroeira Salles*

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E SUSTENTABILIDADE

Maria João Rolim • *Rolim Advogados*

Marcio Zapater • *Promon*

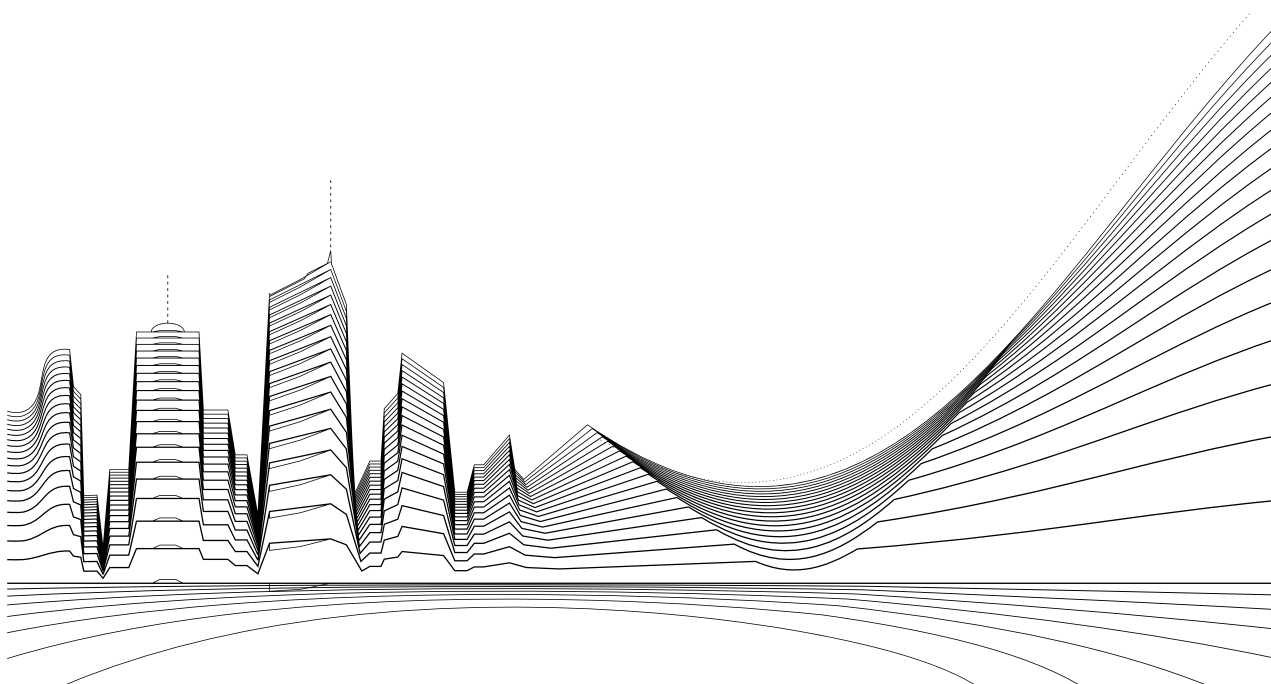
Henrique Paiva • *Siemens Energy*

TRANSMISSÃO DE ENERGIA

Carlos Adolfo de Souza Pereira • *Consultor*

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	8
SUMÁRIO EXECUTIVO	10
TEMAS PARA AVANÇAR NA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO.....	17
Cenário Atual	19
A questão fiscal: A urgente reforma do orçamento da União	22
Infraestrutura: É preciso manter os avanços	27
Indústria: Diagnóstico e política industrial	35
TÓPICOS MATRICIAIS	45
Transição Energética e Sustentabilidade	46
Financiamento, Fundos, Riscos e Garantias	48
Legal e Tributário	50
Inovação	52
Diversidade e Inclusão	54
Construção Pesada e Engenharia	55



TÓPICOS SETORIAIS 57

Setor Elétrico 59

- Geração, Distribuição e Regulação 59
- Transmissão 61

Infraestrutura Digital 62

Recursos Hídricos e Saneamento Básico 63

Resíduos Sólidos 64

Transporte/Logística 66

- Mobilidade Urbana 66
- Ferrovias 67
- Rodovias 69
- Portos 70
- Aeroportos 72

Iluminação Pública e Cidades Inteligentes 74

Infraestrutura Social 75

APRESENTAÇÃO

A Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base - ABDIB, com 71 anos de atividades, que tem como missão contribuir para o crescimento econômico sustentável e o desenvolvimento social do Brasil por meio da expansão dos investimentos na infraestrutura e indústrias de base, bem como colaborar com agentes públicos e privados na busca de soluções consistentes para viabilizar investimentos, elaborou o documento “Agenda de Propostas para a Infraestrutura - 2026”.

Este documento apresenta o posicionamento da ABDIB a ser manifestado aos candidatos à presidência da república e governadores de Estados, como contribuição ao programa dos próximos governos. O posicionamento também será levado aos candidatos ao Congresso Nacional.

A ABDIB congrega mais de 110 empresas públicas e privadas, que participam da estruturação, dos investimentos e da operação dos negócios nos setores de infraestrutura e indústrias de base. As empresas atuam nas áreas de energia elétrica, transporte e logística (rodovias, ferrovias, hidrovias, cabotagem, dutos, portos e aeroportos), recursos hídricos, saneamento, resíduos sólidos, petróleo e gás natural, infraestrutura social e digital. Entre as associadas, há concessionários de serviços públicos, fabricantes de equipamentos, prestadores de serviços de engenharia e consultoria, escritórios de advocacia, grandes usuários de infraestrutura, fundos de *private equity*, seguradoras e instituições financeiras. Em razão de sua representatividade, a ABDIB é a **organização líder da infraestrutura do país**.

Este documento foi elaborado a partir das contribuições dos comitês matriciais e setoriais constituídos por executivos das empresas associadas da ABDIB.

As propostas apresentadas têm como condicionantes os cenários externo (conflitos bélicos, transição energética, aumento do

protecionismo, reestruturação das cadeias globais de valor e avanço em acordos de livre comércio) e interno, com a recorrente crise fiscal, risco de aceleração da inflação, taxas de juros estratosféricas e emendas parlamentares incompatíveis com as prioridades de programas de governo.

Esta situação levou o mundo a acelerar o processo de transição energética com ênfase na questão ambiental alicerçada nas diretrizes e metas estabelecidas na COP30, rever a expansão da globalização das cadeias produtivas, enfrentar o aumento das desigualdades de renda e a crise alimentar.

O Brasil, por sua vez, dentro desse cenário internacional, atravessa grave crise fiscal e tem patinado nas tentativas de retomada do crescimento sustentável. Os cenários apresentados trazem o risco de aceleração inflacionária (choque de oferta e política monetária pouco eficaz com elevação de despesas correntes e redução de investimentos públicos).

É preciso urgentemente avaliar e redefinir a implementação da estratégia de desenvolvimento para que possamos transformar os condicionantes existentes em oportunidades para o país retomar o seu papel de destaque na economia mundial. A forma de nos posicionarmos perante a transição energética e desglobalização, considerando ainda a segurança energética, alimentar e a infraestrutura digital, é fundamental para essa estratégia. É disso que trataremos nesse documento.

A retomada do crescimento econômico depende, ainda, da recuperação do nível de investimento na economia, que necessita, por sua vez, de aportes na expansão da infraestrutura. Isso é fundamental para a melhoria da competitividade e para a retomada da indústria como motor do desenvolvimento.

O conteúdo deste documento está dividido em três partes, além de um Sumário Executivo, que apresenta os principais pontos abordados ao longo do trabalho e a agenda de propostas para os 100 primeiros dias de governo.

Na primeira parte, o objetivo é avaliar as estratégias e os resultados das políticas macroeconômicas realizadas frente aos desafios do país. Sobre tudo no que diz respeito ao propósito de promover o desenvolvimento sustentável a partir do fortalecimento da indústria e da expansão da oferta de infraestrutura.

A segunda traz avaliações, diretrizes e propostas para assuntos matriciais que impactam e causam efeitos nos demais setores de infraestrutura.

A terceira parte tem como objeto a apresentação de propostas relativas aos vários setores da infraestrutura, cada qual impactado por regulações, mercados e desafios específicos.

Boa leitura.



Venilton Tadini
Presidente Executivo



Solange Maria Pinto Ribeiro
Presidente do Conselho de
Administração



SUMÁRIO EXECUTIVO

O contexto internacional de elevação do protecionismo, reestruturação das cadeias globais de valor e de uma nova ordem geopolítica no mundo, foi acentuado por conta do tarifaço do governo Trump - que desorganizou as relações comerciais num mundo cada vez mais exposto a tensões, como a guerra no Oriente Médio que alterou a logística e os preços dos combustíveis, com impactos sobre a inflação, juros e a atividade econômica mundo afora, inclusive no Brasil.

Nesta nova ordem mundial, o Brasil tem a oportunidade de atrair investimentos, pois está longe dos conflitos bélicos, tem um elevado hiato de investimentos em infraestrutura e um importante portfólio de projetos bem estruturados. Tem geração de energia elétrica limpa, fator indispensável para a transição energética e investimentos na infraestrutura digital, é grande produtor de biocombustíveis, e cerca de 213 milhões de habitantes para utilizar os serviços. Porém, o país ainda precisa promover uma série de reformas para aproveitar as oportunidades - como será mostrado neste trabalho.

Nas últimas décadas, o debate econômico ficou praticamente debruçado sobre a política fiscal e em questões de curto prazo, periféricas e simplistas. E por vezes contaminado por visões que pouco contribuem para a definição de alternativas pragmáticas e estruturais necessárias para romper com o baixo desempenho da economia. O debate precisa avançar e ultrapassar os limites da aritmética básica de obtenção de superávit primário.

O Estado brasileiro precisa avançar na direção do ajuste fiscal que reduza despesas correntes, as renúncias fiscais, penduricalhos e emendas parlamentares, entre outras. Nos últimos anos, as iniciativas de redução de despesas tornaram-se praticamente sinônimo da redução dos investimentos públicos.

É preciso romper esse ciclo vicioso e não esquecer que a responsabilidade pelo ajuste fiscal é dos três poderes da República.

O Brasil voltou a ser um país predominantemente exportador de *commodities* agrícolas e minerais e a indústria regrediu. A falta de investimentos públicos em infraestrutura e o baixo nível de investimento na indústria também tem contribuído para o pífio crescimento econômico.

Outro avanço importante em andamento é a reforma tributária sobre o consumo, o que tenderá a reduzir a elevada carga tributária da indústria e colocar o Brasil em condições de competição internacional.

As oportunidades para retomar o crescimento sustentável e contínuo estão na transição energética para uma matriz cada vez mais limpa, no suprimento alimentar, na infraestrutura digital e nos desafios de recomposição das cadeias globais de valor em um cenário mais protecionista.

É neste contexto que se defende a revisão e a implementação de uma estratégia de desenvolvimento capaz de romper com a inércia das últimas décadas, acelerando os investimentos em infraestrutura com maior apoio do setor público e retomando o processo de reindustrialização com mais eficiência, a fim de oferecer melhores condições de atratividade para o investimento.

As oportunidades para retomar o crescimento sustentável e contínuo estão na transição energética para uma matriz cada vez mais limpa, no suprimento alimentar, na infraestrutura digital e nos desafios de recomposição das cadeias globais de valor em um cenário mais protecionista.

Houve avanços nas tentativas de definir caminhos nesse sentido. São exemplos o Novo PAC, a Nova Indústria Brasil – NIB e a Taxonomia Sustentável Brasileira, com diretrizes bem definidas que levam em conta os contextos nacional e internacional, e articulados entre si. No entanto, a complexidade e o volume de ações necessárias para a sua implementação fazem com que os resultados sejam assimétricos tanto na intensidade como na cronologia.

É imperativo recuperar o nível de investimento, que, por sua vez, depende dos aportes na expansão da infraestrutura. Isso é fundamental para a melhoria da competitividade da indústria e da qualidade de vida da população.

O protagonismo é do setor privado, que, na enxurrada de concessões de serviços públicos, tem contribuído com mais de 80% dos investimentos em infraestrutura.

Isso mostra que o setor privado, na presença de bons projetos e condições regulatórias e de financiamento adequadas, responde ao chamamento dos leilões. Por outro lado, deixa evidente o baixo investimento do setor público.

O ciclo virtuoso de investimento em infraestrutura está sendo viabilizado pela existência de um novo e inédito padrão de financiamento da economia. Ele une financiamento público via bancos oficiais, principalmente BNDES, mercado de capitais, com as debêntures incentivadas e de infraestrutura, e recursos externos, incluindo o Programa Eco Invest Brasil e os bancos multilaterais.

Para manter esse ciclo, será preciso alimentar o pipeline com novos projetos. Muitos dos investimentos, intensivos em capital, não conseguirão sair do papel se não houver aportes de recursos públicos em complemento aos privados, via PPPs.

Não menos importante, é imprescindível evitar o enfraquecimento das agências reguladoras em sua autonomia, atribuições técnicas e estrutura orçamentária e de pessoal.

A agenda legislativa avançou significativamente nos últimos anos, tendo sido aprovadas novas regulações do setor elétrico e do licenciamento ambiental, além de pautas importantes da transição energética. É importante que o Congresso Nacional aprove o novo instrumento legal que trata da consolidação e modernização das concessões. É fundamental, ainda, regulamentar os vários instrumentos legais já aprovados.

Contrastando com esse ambiente favorável, um ponto que merece atenção especial é a frágil organicidade e a baixa harmonia na estrutura de relacionamento entre os Poderes da República. Isso gera um clima de tensão institucional que não favorece o ambiente de negócios.



A seguir, serão apresentadas de forma sintética as principais sugestões da ABDIB ao novo governo. Elas estão divididas em tópicos matriciais e setoriais, além de conter uma agenda para os primeiros 100 dias de governo.

MATRICIAIS

INOVAÇÃO

Dar continuidade ao avanço dos recursos destinados à inovação, via BNDES, FINEP, FNDCT e EMBRAPPI;
Incentivar investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D), inclusive nos contratos de concessão de infraestrutura;
Incentivar a educação para inovação.

FINANCIAMENTOS, FUNDOS, RISCOS E GARANTIAS

Fortalecer o atual padrão de financiamento, com bancos públicos de fomento, mercado de capitais, organismos multilaterais, demais recursos externos e o Eco Invest Brasil;
Expandir a utilização do *project finance non recourse* com seguros e garantias como alternativa às fianças bancárias;
Padronizar processos de qualificação e habilitação de fundos de investimento junto às Agências Reguladoras;
Estimular mecanismos e fundos garantidores públicos e privados para cobertura de eventos climáticos extraordinários e obrigações decorrentes de PPPs;
Implementar o Seguro Garantia para garantir o sobrecusto do Capex;
Reforçar o Pacote de Estabilização de *Funding* para Infraestrutura (PEFI), do BNDES, cujo carro-chefe é o mini-perm.

CONSTRUÇÃO PESADA E ENGENHARIA

Criação de fundo garantidor para o capital de giro das obras públicas;
Buscar o aperfeiçoamento dos mecanismos de financiamento existentes (FGI-BNDES, FIIS, FGTS);
Promover e financiar a exportação de serviços de engenharia;
Valorizar a engenharia nacional, tornando a carreira atrativa para os jovens;
Desenvolver programa para formação de mão de obra com capacitação técnica adequada, para suprir gargalos.

LEGAL E TRIBUTÁRIO

Fortalecer a segurança jurídica e institucional para os projetos de infraestrutura;
Solucionar conflitos de forma célere e rápida. Fortalecer a SECEX/CONSENSO;
Regulamentar a reforma tributária s/consumo e reequilíbrios cautelares decorrentes;
Avançar com a Reforma Tributária sobre renda e patrimônio;
Desonerar produção;
Evitar taxação debêntures incentivadas para infraestrutura;
Revisar de renúncias fiscais.

DIVERSIDADE E INCLUSÃO (D&I)

Infraestrutura como vetor de equidade social;
Critérios de D&I nos contratos de infraestrutura;
Incentivos Fiscais para empresas certificadas em D&I.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E SUSTENTABILIDADE

Promover soluções integradas, conectando energia, clima, biodiversidade, bioeconomia e desenvolvimento sustentável, otimizando o aproveitamento dos recursos nacionais e ampliando a eficiência energética;
Reforçar compromissos climáticos, garantir integridade na implementação e consolidar a posição do país como ator relevante na governança global da transição energética, ampliando a competitividade da indústria;
Fomentar o investimento em digitalização de redes, complementaridades entre fontes e o uso de novas tecnologias para ampliar a flexibilidade, confiabilidade e resiliência do sistema;
Fortalecer o ensino técnico e profissionalizante; melhoria da formação nas áreas mais carentes; matemática, ciência, tecnologia e inovação; a qualificação para os impactos da inteligência artificial e da digitalização;
Revisar incentivos e subsídios de forma transparente, direcionando esforços e capacidade para setores com potencial de escala, inovação, geração de valor agregado e fortalecimento da indústria nacional.

SETORIAIS

RECURSOS HÍDRICOS E SANEAMENTO

Manter as diretrizes regulatórias para universalizar a utilização dos serviços;
Estimular a formação de consórcios de municípios para viabilizar a participação privada.
Evitar políticas de subsídios tarifário sem a prévia definição de responsabilidades;
Evitar enrijecimento, com superposição de esforços, de parâmetros ambientais pelos diferentes órgãos com autoridade sobre a área de concessão.

RESÍDUOS SÓLIDOS

Acelerar a erradicação de lixões;
Promover a implantação da taxa ou tarifa de lixo nos municípios;
Apoiar a utilização da cogeração de energia nos aterros e investir na produção de biometano e Combustíveis Derivados de Resíduos (CDR).
Expandir o mercado de carbono;
Implantar contratos de concessão em substituição aos contratos administrativos.

RODOVIAS

Investir na manutenção e recuperação da malha pública;
Fortalecer mecanismos de governança e de transparência nos contratos e nos processos regulatórios;
Acelerar processos de reequilíbrio de contratos;
Estimular novas concessões e PPPs;
Avançar com a ampliação do *free flow*.

FERROVIAS

Expandir, de forma integrada, a malha ferroviária, através de PPPs;
Dinamizar os programas de transporte de carga geral e passageiros;
Estabelecer condições ideais de financiamento - subsídios, prazo e sustentabilidade;
Incentivar o conteúdo local para o desenvolvimento da indústria no país.

PORTOS

Utilizar EVTEA apenas como referência inicial nos leilões, sem vinculações aos contratos;
Avançar na profissionalização da gestão e da governança dos portos públicos.

MOBILIDADE URBANA

Acelerar a implementação de Autoridades Metropolitanas visando melhor planejamento e execução dos projetos;
Incluir nos projetos previsão de receitas extra tarifárias — como estacionamento, uso do viário, créditos de carbono e publicidade, entre outras;
Alocar recursos públicos federais e estaduais em PPPs de mobilidade urbana.

ENERGIA ELÉTRICA

Reforçar a governança e regulamentar o novo marco regulatório;
Expandir fontes renováveis (hidroelétricas, eólica, solar etc.);
Regulamentar os cortes de geração (curtailment) com alocação adequada e transparente de custos e riscos;
Promover a segurança do sistema, garantindo a valoração e remuneração de serviços como flexibilidade e confiabilidade;
Promover o adequado ambiente para o investimento em infraestrutura, digitalização e redes;
Promover o planejamento adequado dos leilões de reserva de capacidade, transmissão e sistemas de armazenamento (baterias);
Eliminar/Reduzir subsídios cruzados;
Avançar na implantação de redes inteligentes;
Reduzir a vulnerabilidade a eventos climáticos extremos.

AEROPORTOS

Ampliar o peso do modal aéreo na matriz brasileira de transporte de carga e de passageiros;
Acelerar processos de reequilíbrio de contratos;
Utilizar recursos do FNAC para desenvolvimento do setor aeroportuário e aéreo.

INDÚSTRIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Adotar ações para compatibilizar a NIB à política macroeconômica (juros, câmbio e reforma tributária);
Centralizar a estrutura de gestão dos vários órgãos de governo envolvidos na NIB para sincronizar a gestão da implantação e acompanhamento das ações;
Avançar na redução do custo Brasil através de investimentos em infraestrutura
e formação de capital humano para indústria;
Estruturar programas de adensamento produtivo (aumento da complexidade econômica)
nas cadeias produtivas estratégicas;
Reforçar a transição energética para economia de baixo carbono através de estratégia industrial verde para colocar o Brasil como líder global
em tecnologias para descarbonização;
Dotar o orçamento da União para execução efetiva do PAC com seus efeitos positivos sobre a indústria;
Implementação efetiva da política de conteúdo local nos programas e projetos do Governo;
Dotar o BNDES de fontes de recursos além das atualmente existentes com prazos de taxas adequadas, inclusive substituindo a TLP por indexador mais adequado à projetos de médio e longo prazo;
Implantação de um plano de transformação digital para aumentar a competitividade e produtividade;
Impulsionar a indústria nacional no fornecimento de equipamentos para infraestrutura digital como data centers através de aprovação do REDATA e a redução do ICMS;
Apoiar acordos comerciais em execução, como o Mercosul e acelerar a implementação de acordos multilaterais como o Mercosul-União Europeia.
Apoiar Fórum Internacionais relevantes, tais como: BRICS, OMC, OCDE.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA E CIDADES INTELIGENTES

Modernizar o sistema brasileiro de Iluminação Pública de forma integrada e otimizada com serviços inteligentes para a administração pública, tendo a COSIP como fonte de custeio;
Fomentar a criação de consenso junto a órgãos de controle e ao Judiciário sobre as tecnologias e serviços que podem ser custeadas pela COSIP;
Smart Cities e Serviços acessórios;
Padronização dos processos;
Apoio institucional aos Municípios.

INFRAESTRUTURA DIGITAL

Garantir o fornecimento de energia limpa adequado aos investimentos em data centers;
Formular uma estratégia nacional integrada de infraestrutura digital e inteligência artificial, contendo: marcos regulatórios, segurança jurídica, tributação, licenciamento ambiental, importação de equipamentos, conectividade, energia, expansão da infraestrutura crítica, mecanismos de incentivo (REDATA) e políticas industriais e tecnológicas voltadas à ampliação da produção local e à redução da dependência externa;
Implantar políticas públicas regulatórias para garantir previsibilidade e segurança jurídica aos investimentos em toda a cadeia de infraestrutura digital.

INFRAESTRUTURA SOCIAL

Fomento à estruturação de projetos de infraestrutura social;
Simplificação do processo para emissão de debêntures incentivada;
Desenvolvimento de linhas de crédito para projetos de infraestrutura social pelo BNDES, CAIXA, outros bancos públicos e organismos multilaterais.

AGENDA PARA OS PRIMEIROS 100 DIAS DE GOVERNO

ELEMENTOS PARA UMA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Estabelecer as prioridades para a retomada do crescimento sustentável do país, respeitadas as condicionantes internacionais como a transição energética para uma economia verde e a reestruturação das cadeias produtivas globais, alicerçadas sobre 3 pilares estruturantes e disruptivos: investimentos em infraestrutura e educação e reindustrialização para a melhoria da distribuição de renda.

10 MEDIDAS PROPOSTAS

(1) REFORMA ORÇAMENTÁRIA

Realizar ampla reforma no Orçamento da União, reduzindo despesas correntes (emendas parlamentares, indexações e vinculações) e liberando recursos para reestabelecer a capacidade de planejamento do setor público através da reorientação de investimentos para implantar programas de médio e longo prazos com projetos estruturantes a exemplo da infraestrutura e inovação e para a obtenção sustentável de superavit primário rumo à estabilização do endividamento público, de modo a contribuir para a redução das taxas de juros no país;

(4) POLÍTICA INDUSTRIAL

Centralizar a estrutura de gestão dos vários órgãos de governo envolvidos na NIB para sincronizar a gestão da implantação e acompanhamento das ações, estruturar programas de adensamento produtivo (aumento da complexidade econômica) nas cadeias produtivas estratégicas e dotar o orçamento da União para execução efetiva do PAC com seus efeitos positivos sobre a indústria;

(2) REFORMA TRIBUTÁRIA

Acelerar a regulamentação e implementação da reforma tributária sobre o consumo, realizar reforma tributária sobre a renda e patrimônio que desonere os investimentos e eliminar parcial e gradativamente os gastos tributários (benefícios/renúncias fiscais), estabelecendo metas a serem cumpridas;

(5) INFRAESTRUTURA

Manter o programa de concessões e aumentar de forma significativa e perene os valores para investimentos públicos diretos ou via PPPs em projetos estruturantes onde a participação privada é insuficiente;

(3) REFORMA ADMINISTRATIVA

Digitalizar a estrutura operacional da máquina pública para aumentar a eficiência. Eliminar as distorções existentes entre as diversas carreiras e as progressões automáticas, permitindo que as contratações daqui por diante sejam feitas sob novas bases, com o objetivo de redução das despesas correntes e liberação de recursos para investimento;

(6) ENERGIA ELÉTRICA

Avançar na governança, regulamentar o novo marco regulatório, principalmente em relação à geração distribuída, investimentos nas fontes renováveis e subsídios cruzados;

(7) INFRAESTRUTURA DIGITAL

Estabelecer programa estruturado de políticas públicas para a atração de investimentos na infraestrutura digital, particularmente a expansão da implantação de *data centers*;

(9) INFRAESTRUTURA SOCIAL

Apoiar as iniciativas de projetos de infraestrutura social dos entes subnacionais (estruturação e fomento);

(8) TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Revisar incentivos e subsídios de forma transparente, direcionando esforços e capacidades para setores com potencial de escala, inovação, geração de valor agregado e fortalecimento da indústria nacional;

(10) FINANCIAMENTOS E GARANTIAS

Reforçar as fontes de financiamento e reduzir as taxas de juros de empréstimos de mais longo prazo e expandir a utilização do *project finance non recourse*, com a utilização de seguros e garantias como alternativa às fianças bancárias.

AGENDA LEGISLATIVA DA INFRAESTRUTURA

- PL 7.063/17, agora PL 2373/2025 no Senado Federal, que consolida e moderniza as regras para concessões em todas as suas modalidades;
- PL 4.562/20: Institui regras para substituição de diretores de agências reguladoras;
- PL 278/26: Institui o Regime Especial de Tributação para Serviços de Data Center

TEMAS PARA
AVANÇAR NA
ESTRATÉGIA DE
DESENVOLVIMENTO



CENÁRIO ATUAL

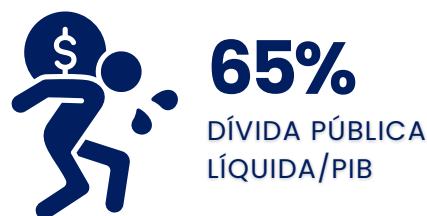
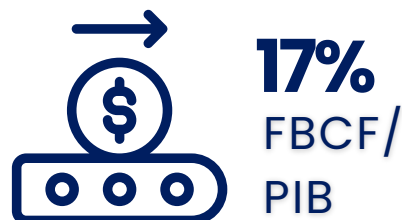
O PIB brasileiro cresce, na média, entre 2% e 3%a.a., puxado, no lado da oferta, pelo agro, indústria extrativa e serviços e, na demanda, pelos consumos do governo e das famílias e pelo setor externo. Os pontos negativos estão no desempenho da indústria de transformação, perdendo cada vez mais espaço na produção nacional (mais detalhes na página 35) e na formação bruta de capital fixo, cuja relação com o PIB insiste em ficar na baixíssima casa dos 17%.

Isso demonstra que o carro chefe da demanda agregada é o consumo do governo e das famílias, este último alimentado por políticas públicas de transferências de renda do setor público (federal, estadual e municipal) aos mais necessitados e do aumento com benefícios assistenciais e previdenciários.

Aliás, estas despesas, em função de indexações e políticas de ganhos reais, têm ocupado cada vez mais espaço no orçamento da União, deixando-o estruturalmente engessado e tirando do gestor a função de planejamento. E na tentativa de manter o orçamento primários positivos, a vítima tem sido os investimentos públicos, que vêm caindo abruptamente, como pode ser visto em detalhes na página 23.

Outra questão estrutural é a elevada e resiliente inflação no país, que é alimentada pela presença da indexação da economia, dificultando a eficácia das ações da política monetária.

A consequência destas questões tem se refletido em estratosféricas taxas de juros, que inibem o investimento, o crescimento econômico e oneram os orçamentos das empresas e famílias. O resultado foi a elevação da relação Dívida Pública Líquida/PIB para cerca de 65%.



No *front* externo, temos um superávit comercial estrutural baseado nas exportações de *commodities* agrícolas e minerais e um déficit em transações correntes financiado pelos investimentos estrangeiros diretos. Em que pesem alguns momentos de maior volatilidade, a preocupação é menor nesse campo, pois o país possui cerca de US\$ 365 bilhões em reservas internacionais.

É importante, também, destacar alguns indicadores sociais e de renda.

O IDH do Brasil é de 0,76, o que é considerado de nível alto e deixa o país na 89ª posição entre os 193 avaliados. O índice de Gini é de 0,529, o oitavo pior resultado de um grupo de 168 países.

Voltamos a ser um país preponderantemente primário exportador, preso na armadilha da renda média. Para ingressarmos no clube dos países de renda alta, precisamos de uma estratégia de desenvolvimento realmente disruptivo que avance mais aceleradamente nos investimentos de infraestrutura para elevar a competitividade sistêmica da economia e, particularmente, possibilite uma redução substantiva de custo de transporte, logística e energia para a indústria retomar o seu crescimento e elevar seus investimentos, notadamente em inovação. Isso possibilitaria uma participação maior no PIB e permitir o *up grade* das exportações e inserção nas cadeias globais de valor com produtos mais descarbonizados.

Os governos, nos últimos anos, vêm tentando incluir uma pauta mais estruturante, mesmo em ambiente com elevada escassez de recursos, como o PILPI (2021-2050), que chegou ao correto diagnóstico de que o estoque de capital de infraestrutura no Brasil, composto por estradas de rodagem, ferrovias, portos, canais, açudes, adutoras, usinas geradoras de energia elétrica, linhas de transmissão e redes de comunicação, entre outras, é muito inferior, proporcionalmente ao tamanho da economia, ao estoque observado em países membros da Organização para a Cooperação do desenvolvimento Econômico (OCDE).

Mais recentemente, houve avanços nas tentativas de definir caminhos para o desenvolvimento, como o lançamento do Novo PAC, Nova Indústria Brasil – NIB e a Taxonomia Sustentável Brasileira, um sistema de classificação de atividades econômicas, ativos e projetos sustentáveis, funcionando como um guia para investimentos verdes e direcionamento de recursos, visando à transição de baixo carbono e à redução de desigualdades.

O Novo PAC transmitiu uma sinalização positiva, pois contemplou, na definição dos projetos a serem priorizados, o papel indutor do Estado (não Estado empresário), através do planejamento de médio e longo prazos, uma estratégia de desenvolvimento

focada nos grandes temas que movem a economia mundial (transição energética, descarbonização, reestruturação das cadeias globais de valor, segurança alimentar e a inclusão social).

Outro aspecto importante do Novo PAC, é que ele está circunscrito dentro dos limites da responsabilidade fiscal e está priorizando obras paralisadas, recuperação de ativos de responsabilidade da União e projetos de PPPs e concessões, não apenas do governo federal, mas articulados, também, com os principais projetos dos entes subnacionais.

A NIB, por sua vez, tem sua base metodológica é moderna, considera o conceito de missões, definindo seis como prioritárias. Estabelece metas para cada uma delas e define desafios de adensamento das cadeias produtivas para cada missão (assunto detalhado na página 41).

É possível observar uma tentativa de integração entre os programas de governo, com melhor articulação entre os entes da federação e maior protagonismo do setor privado. Nos últimos anos, foram aprovados importantes instrumentos legais em prol da infraestrutura, indústria e transição energética como Marco Legal do Saneamento, Hidrogênio Verde, Programa Eco Invest Brasil, Debêntures de Infraestrutura, Securitização de Dívida Tributária, Combustível do Futuro, Mercado de Carbono, Marco legal das Eólicas Offshore, Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), Regulação do Setor Elétrico, Licenciamento Ambiental, Reforma Tributária sobre o Consumo e a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Apesar dos esforços para alinhamento dos programas, dado a sua complexidade e o volume de ações necessárias, seus resultados foram assimétricos na intensidade e cronologia de planejamento e implementação. Exemplo é que grande parte dos instrumentos está em fase de regulamentação e sem a dotação orçamentária adequada (ver mais detalhes na página 42).



Como resultado, a implementação dos programas tem a sua eficácia comprometida.

Diante de um cenário externo ainda mais desafiador, com elevado protecionismo, guerras comerciais e conflitos bélicos, encontramos países avançando rumo à transição energética e outros, notadamente os EUA, revertendo essa tendência e apostando nos combustíveis fósseis.

O Brasil pode aproveitar a oportunidade e seus ativos para, na esteira da transição energética rumo à economia verde, menor globalização e aumento da demanda para projetos de infraestrutura digital, adotar políticas públicas de incentivos, inovação e competitividade para reindustrializar o país.

Incentivar o crescimento econômico via indústria de transformação de maior complexidade e infraestrutura fará com que o país saia no médio prazo da armadilha de renda média, deixando de ficar limitado ao crescimento pífio.

É mandatório reformar o orçamento da União, com maior alocação de recursos para investimentos em infraestrutura e inovação. É impossível implementar qualquer política estruturante se não houver convergência entre as políticas fiscal e monetária que promovam a redução das taxas de juros e do déficit público nominal, levando à estabilização da relação Dívida/PIB.

E essa reforma não poderá prescindir, ainda, de rever a prática de emendas parlamentares desvinculadas de prioridades e programas de governo.



O Brasil pode aproveitar a oportunidade e seus ativos para, na esteira da transição energética

rumo à economia verde, menor globalização e aumento da demanda para projetos de infraestrutura digital, adotar políticas públicas de incentivos, inovação e competitividade para reindustrializar o país.

A QUESTÃO FISCAL:

A URGENTE REFORMA DO ORÇAMENTO DA UNIÃO PARA VIABILIZAR INVESTIMENTOS

Nos últimos 15 anos, houve alterações substanciais na evolução das receitas e despesas públicas da União, também alterando, de forma significativa, a composição das despesas do Governo Central (orçamentos fiscal e da seguridade social).

De 2010 até 2025, as despesas do Governo Central cresceram em termos reais 69,1%, mais do que o crescimento das receitas, que foi de 45,9%, como mostra o quadro abaixo. No mesmo período, as receitas saíram de 25,9% para 26,8% do PIB, enquanto as despesas saltaram de 28,4% para 34,0% do PIB, como mostra o quadro abaixo.

Governo Central

R\$ milhões de 2025

DESPESAS DO GOVERNO CENTRAL	2010		2025		Variações (2025/2010)	
	VALOR	% PIB	VALOR	% PIB	Var. %	p. p. PIB
RECEITAS	2.335.731	25,9%	3.408.375	26,8%	45,9%	0,85
DESPESAS	2.563.268	28,4%	4.334.035	34,0%	69,1%	5,59

Fonte: STN (Demonstrativos do Governo Geral)
Governo Central = Orçamento Fiscal + Seguridade Social

De 2010 até 2025, as despesas com juros, benefícios previdenciários e assistenciais, transferências a Estados e Municípios, outras despesas correntes e pessoal cresceram 92,1%, 91,0%, 81,2%, 62,7% e 4,3%, respectivamente enquanto os investimentos desabaram 52,5%, tudo em termos reais, como mostra o quadro ao lado.



52,5%
INVESTIMENTOS



Despesas do Governo Central

R\$ milhões de 2025

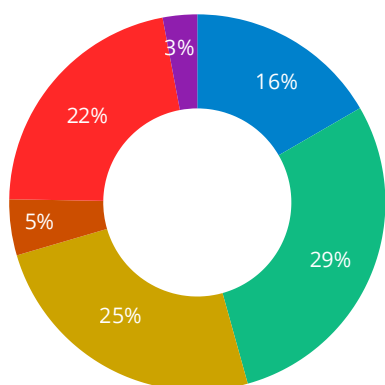
DESPESAS DO GOVERNO CENTRAL	2010			2025			Variações (2025/2010)		
	VALOR	% PIB	COMP. %	VALOR	% PIB	COMP. %	Var. %	p. p. COMP	p. p. PIB
PESSOAL E ENCARGOS	426.521	4,7%	16,6%	444.807	3,5%	10,3%	4,3%	-6,38	-1,24
BENEFÍCIOS PREV. E ASSIST.	744.315	8,3%	29,0%	1.421.273	11,2%	32,8%	91,0%	3,76	2,90
JUROS	635.233	7,0%	24,8%	1.220.071	9,6%	28,2%	92,1%	3,37	2,53
OUTRAS DESPESAS CORRENTES	123.288	1,4%	4,8%	200.598	1,6%	4,6%	62,7%	-0,18	0,21
TRANSF. ESTADOS E MUNICÍPIOS	558.089	6,2%	21,85%	1.011.237	7,9%	23,3%	81,2%	1,56	1,75
INVESTIMENTOS	75.822	0,8%	3,0%	36.047	0,3%	0,8%	-52,5%	-2,13	-0,56
INFRAESTRUTURA	36.200	0,4%	1,4%	14.200	0,1%	0,3%	-60,8%	-1,08	-0,29
OUTRAS	39.622	0,4%	1,5%	21.847	0,2%	0,5%	-44,9%	-1,04	-0,27
TOTAL	2.563.268	28,4%	100,0%	4.334.035	34,0%	100,0%	69,1%	0,00	5,59

Fonte: STN (Demonstrativos do Governo Geral)

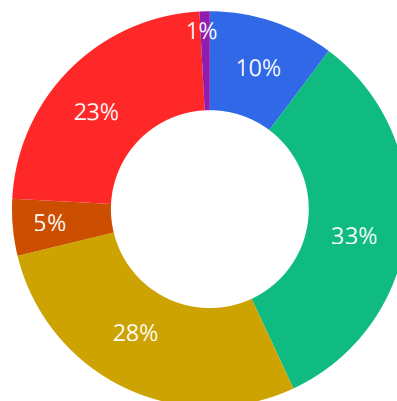
Governo Central = Orçamento Fiscal + Seguridade Social

Em decorrência dessas taxas de crescimento, houve significativa alteração na composição das despesas, como ilustrado nos gráficos a seguir.

DESPESAS DA UNIÃO (Comp. % 2010)



DESPESAS DA UNIÃO (Comp. % 2025)



- Pessoal e encargos
- Benefícios Prev. e Assist.
- Juros
- Outras despesas correntes
- Transf. Estados e Municípios
- Investimentos

Fonte: STN (Demonstrativos do Governo Geral)

Houve aumento da participação relativa das despesas com benefícios previdenciários e assistenciais (+4p.p.), juros (+3p.p.) e transferências a Estados e Municípios (+1p.p.). Não houve alteração na participação relativa das outras despesas correntes e houve redução da participação das despesas com pessoal (-6p.p.) e investimentos (-2p.p.). Ou seja, está-se aumentando as despesas com benefícios previdenciários e assistenciais, juros e transferências a Estados e Municípios, em detrimento das despesas com pessoal e investimentos.

Em que pese o baixo crescimento das despesas de pessoal ao longo do tempo, há discrepâncias injustificáveis na alocação dos recursos, com centenas de penduricalhos de toda natureza, beneficiando algumas carreiras, principalmente nos Poderes Judiciário e Legislativo, além do Ministério Público, em detrimento de outras.

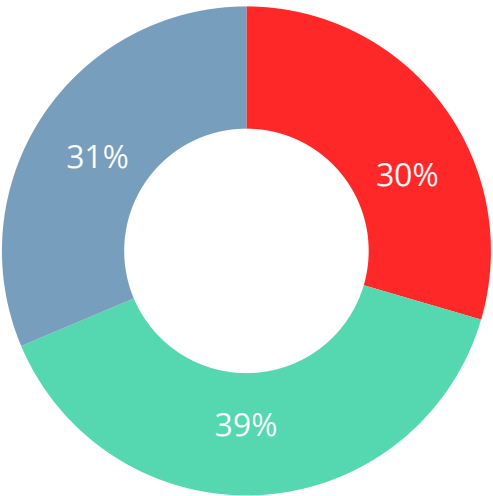
Nos investimentos, o pior resultado ocorreu nos investimentos em infraestrutura, com queda de 61% no período. É preciso priorizar esses investimentos no orçamento da União. É inaceitável ter um orçamento de R\$ 4,3 trilhões e gastar apenas R\$ 14,2 bilhões em investimentos em infraestrutura, que é o setor que mais multiplica renda e emprego. Segundo estudo do FMI, cerca de 20 novos empregos podem ser gerados, na média, a cada R\$ 5,0 milhões de investimentos em infraestrutura.

A causa desse comportamento está no aumento das despesas correntes, ano a ano, nos orçamentos da União, em decorrência de indexações e vinculações de tudo que é ordem, em ambiente de restrições fiscais, com a lei do teto dos gastos e do atual arcabouço fiscal.

Isso fez com que fosse alterada a composição dos investimentos públicos entre as diversas esferas de governo, como mostram os gráficos.

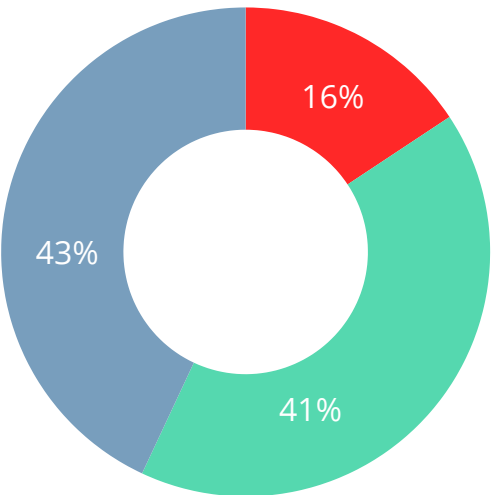
INVESTIMENTOS PÚBLICOS

2010



INVESTIMENTOS PÚBLICOS

2025



- União
- Municípios
- Estados

Fonte: STN (Demonstrativos do Governo Geral)

Em 2010, a composição dos investimentos públicos era quase que equilibrada, na casa dos trinta e poucos por cento para cada (União, Estados e Municípios). Mas em 2025, a participação dos investimentos da União caiu para 16% (de 30% em 2010), a dos Estados subiu para 41% (de 39% em 2010) e a dos Municípios alcançou 43% (de 31% em 2010). Houve um forte deslocamento da União para os Municípios.

Essa queda expressiva dos investimentos da União é uma das principais causas do ainda elevado hiato de investimentos em infraestrutura de logística/transporte, como mostra o Livro Azul da Infraestrutura da ABDIB (maiores detalhes na página 32).

Por outro lado, as emendas parlamentares saíram de zero em 2010 e alcançarão cerca de R\$ 60 bilhões em 2026. É inaceitável que num país com tais necessidades, sejam alocados recursos nas emendas parlamentares sem critérios e priorização de aplicação, desvinculados dos programas de governo e cujo valor seja cerca de quatro vezes maior do que os recursos destinados a investimentos em infraestrutura de logística/transportes.

Um gasto dessa magnitude impede que a peça orçamentária da União materialize as prioridades do governo definidas em seus programas. É um escárnio com a sociedade brasileira.

É preciso mudar a composição dos gastos públicos, limitando o crescimento de certas despesas correntes e aumentando os recursos para investimentos em infraestrutura, sempre a vítima dos contingenciamentos orçamentários. É preciso atuar na reforma administrativa, na fixação de limites para o reajuste de despesas obrigatórias e nas desvinculações das despesas da previdência social, dentre outras.

Não se trata de reduzir os recursos alocados no âmbito das políticas públicas de amparo aos mais necessitados, que tem contribuído para melhorar o Índice de Desenvolvimento Urbano — IDH — do país. Mas é preciso racionalizar esses gastos e evitar fraudes e desperdícios.

Na verdade, precisamos da volta planejamento de médio e longo prazos, para que o orçamento da União não seja apenas um algoritmo em razão das vinculações que precisam ser revistas em benefício das prioridades da sociedade, com a alocação automática das despesas primárias já comprometidas e contratadas.

Com isso, poderemos rever os privilégios, com a reforma administrativa do setor público e seus inúmeros penduricalhos e o bilionário grupo de renúncias fiscais, chamado de gastos tributários, que está na casa de R\$ 600 bilhões por ano.

Muitos destes incentivos fiscais já cumpriram seu papel anticíclico de seus objetivos e poderiam ser eliminados. Incentivo precisa ter início, meio e fim e apuração do custo-benefício. Mas no Brasil, sempre que se tenta reduzir essas benesses, os setores envolvidos conseguem impedir os cortes.

O orçamento da União de 2026, ora em execução, vai na mesma toada, com elevada concentração das despesas correntes obrigatórias e juros, pouco espaço para as despesas discricionárias, manutenção de elevados valores para as emendas parlamentares e pouquíssimos recursos para investimentos em infraestrutura de transporte/logística. Isso impede não só a aplicação direta em conservação e manutenção como a alocação de recursos em projetos de PPPs para alavancar o investimento privado.

Os orçamentos das agências reguladoras federais precisam ser reforçados em termos de pessoal, estrutura e tecnologia, para que elas, um ativo de Estado, possam cumprir, com autonomia e capacidade técnica, a missão de estruturar/fiscalizar contratos de concessão de serviços de infraestrutura, garantindo a confiança do investimento privado.

A alocação de recursos nos futuros orçamentos precisará refletir as prioridades estabelecidas numa estratégia de desenvolvimento de médio e longo prazos, as novas condicionantes geopolíticas e ambientais, transição energética, necessidade de inserção do país nas cadeias mundiais de valor, segurança alimentar, energética e digital, além, é claro, políticas públicas para redução do Índice de Gini e aumento do IDH.

São necessárias ações disruptivas e não apenas iniciativas de romper gargalos e aumentar a eficiência, sancionando o modelo vigente que está moribundo. A continuar neste caminho. O Brasil não conseguirá dar o salto qualitativo e quantitativo de desenvolvimento necessário para inserção mais relevante do país no cenário internacional e continuaremos na incômoda posição da armadilha de país de renda média.

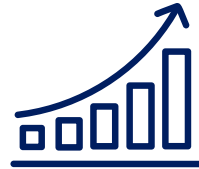


INFRAESTRUTURA:

É PRECISO MANTER OS AVANÇOS

O setor vive um momento virtuoso, com investimentos expressivos liderados pelo capital privado. Mas é preciso recursos públicos para acelerar o ritmo de expansão

O setor de infraestrutura, que foi o patinho feio durante uma década inteira, entrou em um ciclo virtuoso de crescimento e com boas perspectivas futuras. Depois de ter crescido 19,5% em 2023, 15,3% em 2024, os investimentos em infraestrutura cresceram aproximadamente 3,2% em 2025, atingindo R\$ 280,4 bilhões, indicando novo recorde, com setor privado crescendo 1,7 % e o setor público 9,1%, tudo em termos reais. O maior protagonismo continua sendo do setor privado, com participação de aproximadamente 80% dos investimentos, como pode ser observado no gráfico abaixo.

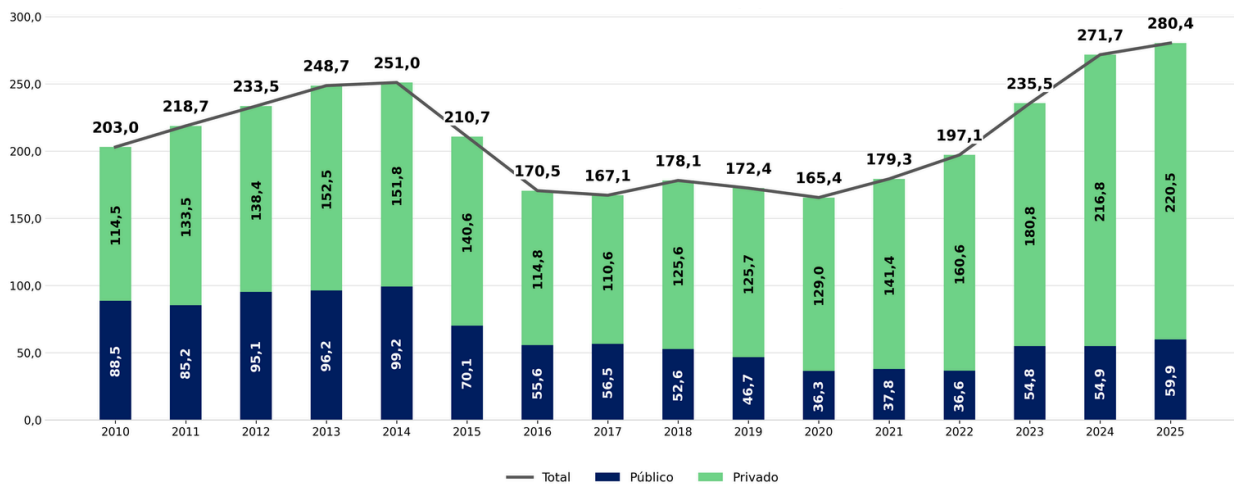


2023 2024 2025
19,5% 15,3% 3,2%

R\$ 280 BILHÕES
NOVO RECORDE

Investimento Público e Privado em Infraestrutura

em valores constantes de 2025 (R\$ bilhões)



* Números de 2024 da composição público privado revisados. Atualizado pelo IPCA no período
Fonte: ABDIB

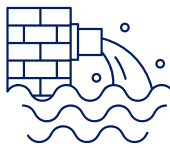


SANEAMENTO BÁSICO
TRANSPORTE/LOGÍSTICA

Em 2025, os investimentos em infraestrutura não foram uniformes nos diversos setores. Merecem destaque os investimentos em Saneamento Básico, com crescimento real de 23,5%, na esteira das concessões/PPPs realizadas recentemente e da expansão dos investimentos da Sabesp, já sob o novo marco legal do setor, e os em Transporte/Logística, com expansão de 17,3%.

INVESTIMENTOS

CRESCIMENTO



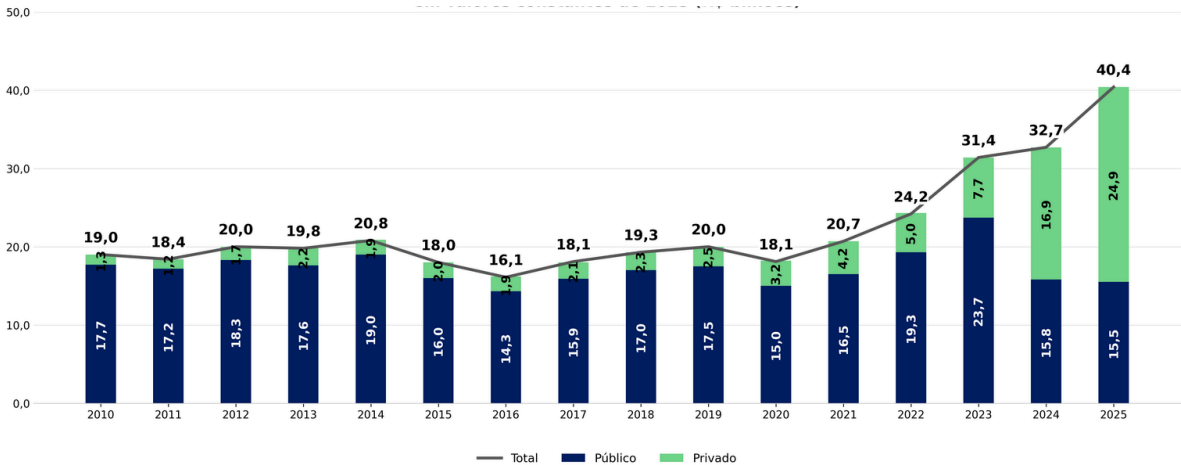
23,5%



17,3%

Investimento Público e Privado em Saneamento

em valores constantes de 2025 (R\$ bilhões)

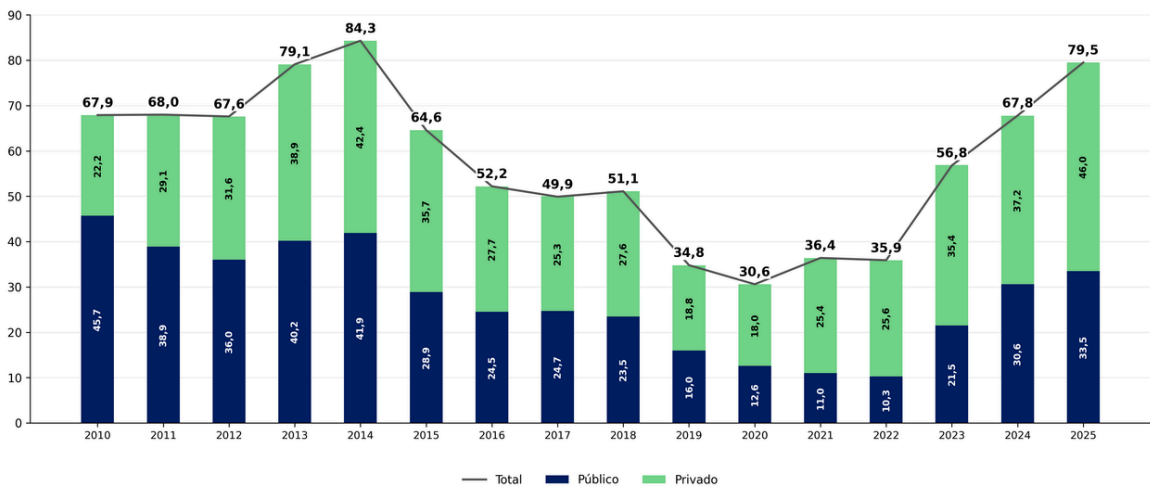


Atualizado pelo IPCA no período

Fonte: ABDIB

Investimento Público e Privado em Transporte e Logística

em valores constantes de 2025 (R\$ bilhões)



* Números de 2024 da composição público privado revisados. Atualizado pelo IPCA no período

Fonte: ABDIB

ENERGIA ELÉTRICA TELECOMUNICAÇÕES

Os investimentos em energia elétrica e telecomunicações, por sua vez, registraram redução de 7,5% e 1,7%, respectivamente. Os primeiros, em função das reduções observadas nos projetos de geração eólica e solar e os segundos em decorrência de maturação de ciclos de investimentos.

INVESTIMENTOS

REDUÇÃO



7,5%



1,7%

Investimento Público e Privado em Energia Elétrica

em valores constantes de 2025 (R\$ bilhões)

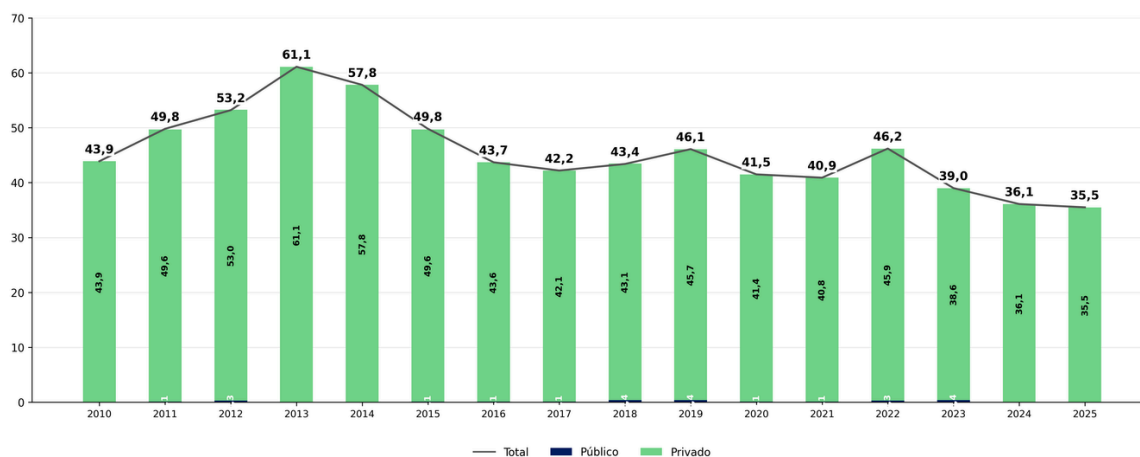


Atualizado pelo IPCA no período

Fonte: ABDIB

Investimento Público e Privado em Telecomunicações

em valores constantes de 2025 (R\$ bilhões)



Atualizado pelo IPCA no período

O bom comportamento da infraestrutura como um todo não ocorreu num estalar de dedos, do dia para a noite. Na verdade, foi um processo decorrente de uma série de reformas iniciadas há cerca de uma década e que ainda continua. Foi uma curva de aprendizado árduo. Foi percorrido o caminho da falta de planejamento, projetos mal estruturados, má mitigação de riscos e taxas de retorno inexecutáveis.

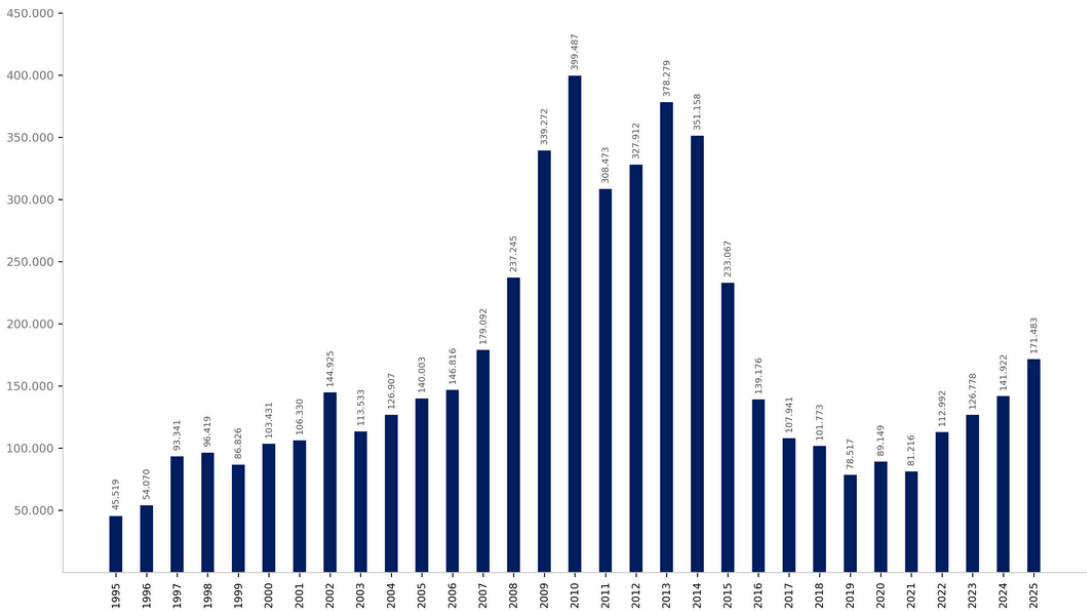
Esse cenário começou a ser revertido com mudanças importantes na governança do setor público. Houve melhor articulação entre os ministérios, agências reguladoras, órgãos de fiscalização e controle e instituições financeiras oficiais de crédito. Em decorrência, houve avanços no planejamento do programa de concessões com definições de prioridades e cronograma de execução bem definido, melhora significativa na estruturação de projetos com participação expressiva do BNDES, CAIXA, bancos multilaterais

e, também, da EPE, atual Infra S.A. Foram estabelecidas regras para renovação e novas licitações no âmbito das concessões. A criação da SECEX-Consenso no TCU tem contribuído para a conciliação e solução de conflitos.

Paralelamente, observou-se a formação de um novo padrão de financiamento com a diversificação de fontes de financiamento. O BNDES voltou a atuar como banco de fomento, ampliando seu orçamento com emissões de LCD, recursos do Fundo Clima e do programa de inovação.

Depois de ver suas operações desabarem de cerca de R\$ 400 bilhões em 2010 a apenas R\$ 79 bilhões em 2019, os desembolsos do BNDES vêm sendo expandidos desde 2022 até atingir R\$ 171 bilhões em 2025 (valores a preços de 2025), como mostra o gráfico a seguir:

DESEMBOLSO BNDES TOTAL
R\$ MILHÕES CONSTANTES DEZ 25

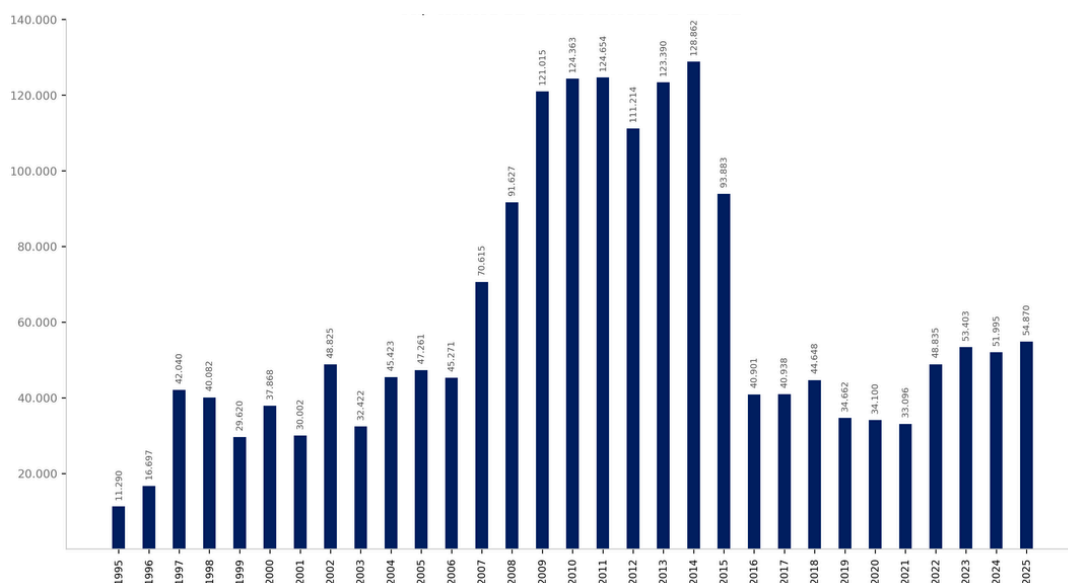


Fonte: BNDES e cálculos próprios

O gráfico ao lado mostra que os desembolsos do BNDES para a infraestrutura também estão se recuperando. Depois de desabarem de R\$ 129 bilhões em 2014 para apenas R\$ 33 bilhões em 2021, estes desembolsos já atingiram R\$ 55 bilhões em 2025.

DESEMBOLSO BNDES INFRAESTRUTURA

R\$ MILHÕES CONSTANTES DEZ 25



Fonte: BNDES e cálculos próprios

Some-se ao valor dos desembolsos, o apoio do BNDES nas emissões de debêntures incentivadas, que somou R\$ 31 bilhões em 2025, no âmbito do Pacote de Estabilização de Funding para Infraestrutura (PEFI), que é um conjunto de instrumentos para viabilizar que os financiamentos a projetos tenham condições mais flexíveis, com possibilidades de repactuação ao longo do ciclo de vida, cujo carro-chefe é o mini-perm, servindo como ponte entre a fase de construção e o financiamento permanente com "garantia firme" para facilitar a transição para debêntures de longo prazo.

Ao mesmo tempo, o mercado de capitais passou a ter participação expressiva nos financiamentos à infraestrutura, por meio das debentures incentivadas, que atingiram R\$ 175 bilhões em 2025. Nos próximos anos, como amadurecimento do instrumento, deveremos ter emissões das debentures de infraestrutura, atraindo investidores institucionais para o mercado da infraestrutura. Os recursos externos também têm tido participação mais significativa, seja através dos bancos multilaterais, seja pela emissão de títulos verdes pelo Tesouro Nacional e dos fundos de investimentos.

Isso se deve à melhor estruturação de projetos e à mitigação de riscos entre o público e o privado. Com relação à redução de risco na volatilidade do câmbio, destaca-se o programa Eco Invest Brasil, lançado em 2024, uma plataforma desenvolvida

pelo governo federal e o BID, dialogando com o Plano de Transformação Ecológica, para viabilizar operações no mercado de capitais para empresas e investidores sediados no Brasil capturem recursos externos a custos mais competitivos para investimentos em reflorestamento, infraestrutura resiliente, transição energética, hidrogênio verde e agricultura de baixo carbono.

Ainda em relação aos avanços, cabe destacar a agenda legislativa, conforme visto no capítulo anterior.

Mesmo com todos os avanços obtidos e com a redução do hiato de investimentos em infraestrutura, de 2,11% do PIB em 2022 para 1,78% do PIB em 2025, o país ainda está longe de atingir os objetivos de ter a infraestrutura adequada para aumentar a competitividade e atender às necessidades da população.

Os investimentos realizados nesse ciclo expansivo são liderados pelo setor privado em decorrência dos avanços mencionados. Por outro lado, a fragilidade fiscal e a má alocação de recursos no orçamento impediram que o setor público cumprisse a sua função em relação a complementação de recursos necessários para se reduzir mais rapidamente o hiato de investimentos, que estão concentrados no setor de transporte/logística, como mostra o quadro a seguir.

REALIDADE, NECESSIDADE E HIATO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA
R\$ BILHÕES CORRENTES

Setor	Investimento realizado 2025		Investimento necessário		Hiato Investimentos*	
	R\$ bilhões	Em % PIB	R\$ bilhões	Em % PIB	R\$ bilhões	Em % PIB
Transporte / Logística	79,5	0,62	287,9	2,26	208,4	1,64
Aeroportuário	5,5	0,04	7,6	0,06	2,1	0,02
Aquaviário* *	3,8	0,03	56,0	0,44	52,2	0,41
Ferrovário	17,2	0,13	72,6	0,57	55,4	0,44
Rodoviário	43,4	0,34	96,8	0,76	53,5	0,42
Mobilidade Urbana	9,6	0,08	54,8	0,43	45,2	0,35
Saneamento	40,4	0,32	57,3	0,45	16,9	0,14
Telecomunicações	35,5	0,28	34,4	0,27	-	-
Energia Elétrica	125,0	0,99	127,4	1,0	-	-
Total	280,4	2,21	507,0	3,98	225,3	1,78

* Não considerado os setores de Telecomunicações e Energia Elétrica. Hiato anual, por um período de 10 anos
Fonte e Elaboração: ABDIB

Na realidade, enquanto o investimento privado cresceu de R\$ 152 em 2014 para R\$ 220,5 bilhões em 2025 e o investimento público caiu de R\$ 99 bilhões para apenas R\$ 60 bilhões no mesmo período. Em termos globais o investimento público (União, Estados e Municípios) caiu de 2,85% do PIB em 2010 para cerca de 2,21% em 2025.

Segundo estimativas constantes do Livro Azul da Infraestrutura da ABDIB, os investimentos privados em infraestrutura continuarão crescendo, pois há centenas de novos projetos de origem federal, estadual e municipal nas áreas de Transporte/Logística, Energia, Saneamento Básico e Infra Social (educação, saúde, habitação, parques, etc.), sendo estruturados, envolvendo cerca de R\$ 760 bilhões em novos investimentos, como mostram os quadros a seguir.



LIVRO AZUL
DA INFRAESTRUTURA

Acesse o qr code e confira todos os dados

QUADRO RESUMO: PROJETOS NO LIVRO AZUL DA INFRAESTRUTURA 2025

Local	Qtd. Projetos	Valores (R\$ bilhões)
Federal	147	327,5
Estados + Municípios	322	429,9
Centro-Oeste	41	32,1
Nordeste	98	75,9
Norte	37	27,1
Sudeste	104	270,7
Sul	42	24,1
TOTAL	469	757,3

Sector	Qtd. Projetos	Valores (R\$ bilhões)
Aeroportos	26	7,1
Ferrovias	19	183,3
E. Elétrica	37	24,3
Comunicação	6	8,1
Infra. Administrativa	11	4,4
Infra Social	129	20,0
Resíduos Sólidos	26	12,0
Iluminação Pública	19	0,5
Mobilidade Urbana	35	174,6
Portos	33	18,9
Rodovias*	61	209,5
Saneamento	21	81,1
Outros	46	13,7
TOTAL	469	757,3

*Considera os projetos de otimização de rodovias
Fonte: Livro Azul da Infraestrutura ABDIB 2025



Por outro lado, os nenhum país do mundo fez sua infraestrutura somente com recursos privados!

Várias causas são elencadas para a crise fiscal brasileira, conforme visto no capítulo anterior. Em síntese, as despesas correntes obrigatórias foram, ano a ano, reduzindo o valor das despesas discricionárias do governo federal, onde se encontram os investimentos. No entanto, mais uma vez, é preciso reforçar a assustadora elevação dos valores das emendas parlamentares nos últimos anos. Esses recursos não estão vinculados às prioridades de governo.

São necessários ainda alguns ajustes na agenda legislativa, como o novo marco das concessões/PPPs pois, sem investimentos públicos para complementar os privados em projetos estruturantes na infraestrutura, não atingiremos os objetivos desejados.

Será preciso, também, avançar com a mudança da TLP, que é o indexador da principal fonte de *funding* do BNDES, para adequá-la ao financiamento de projetos de longo prazo e maior risco, em termos de taxas e prazos.

E, não menos importante, será preciso acompanhar as regulamentações da reforma tributária sobre o consumo, de forma a tornar céleres os eventuais procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiros cautelares, assunto mais detalhado na página 50, para se evitar uma enxurrada de judicialização.



INDÚSTRIA:

DIAGNÓSTICO E POLÍTICA INDUSTRIAL

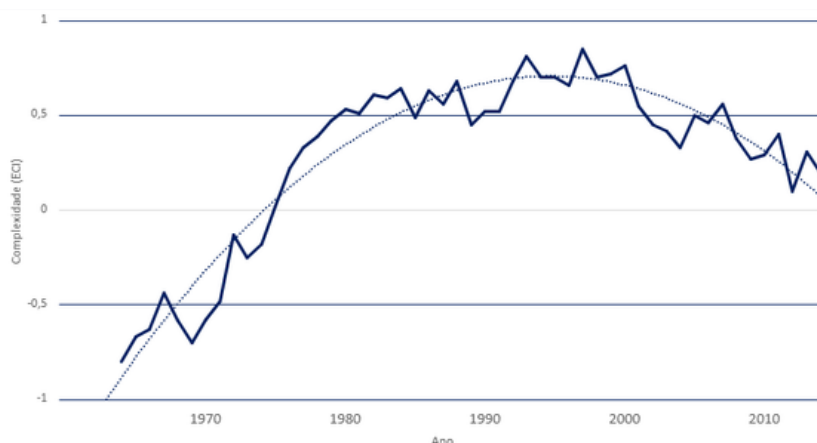
A vasta literatura sobre trajetórias bem-sucedidas de crescimento econômico mostra que a capacidade industrial de um país estabelece o potencial e os limites do seu desenvolvimento. Em uma ótica contemporânea o caminho percorrido pelos países asiáticos, notadamente Coreia do Sul, Taiwan, Singapura e mais recentemente China são prova inequívoca de estratégias bem-sucedidas de dinamismo econômico baseado no fortalecimento industrial.

No Brasil, é importante rememorar que do pós-Segunda Guerra Mundial até o segundo choque do petróleo e dos juros (1979), houve um processo de forte crescimento econômico liderado pela indústria. O Estado soube articular uma agenda de desenvolvimento associada a um cenário externo favorável e adotar políticas industriais capazes de alterar a estrutura industrial doméstica. Em 1980 a participação da Indústria de Transformação no PIB havia alcançado 18,2%. A evidência internacional recente aponta que episódios de industrialização bem-sucedida estiveram associados a estratégias coordenadas de política industrial, com forte capacidade estatal e mecanismos de coordenação público-privada.

No entanto, a eclosão da crise da dívida externa alterou a realidade com um cenário de crescente inflação e deterioração das condições fiscais e financeiras domésticas. Com a desarticulação da capacidade do Estado em promover os investimentos e o desenvolvimento, observou-se um processo de estagnação econômica. Neste cenário, a indústria passou a lograr níveis relativamente baixos de investimento, tanto pelas empresas nacionais, públicas e privadas, como pelas estrangeiras instaladas no país. Esse movimento de retração do papel do Estado é frequentemente contrastado com o retorno contemporâneo da política industrial em economias avançadas, impulsionado por preocupações com segurança econômica, resiliência de cadeias produtivas e transição climática.

No gráfico abaixo é possível verificar a expressiva evolução da complexidade econômica no Brasil, no período que vai do início da década de 1960 até o início da de 1990 e o também incrível retrocesso observado a partir dos anos 2000.

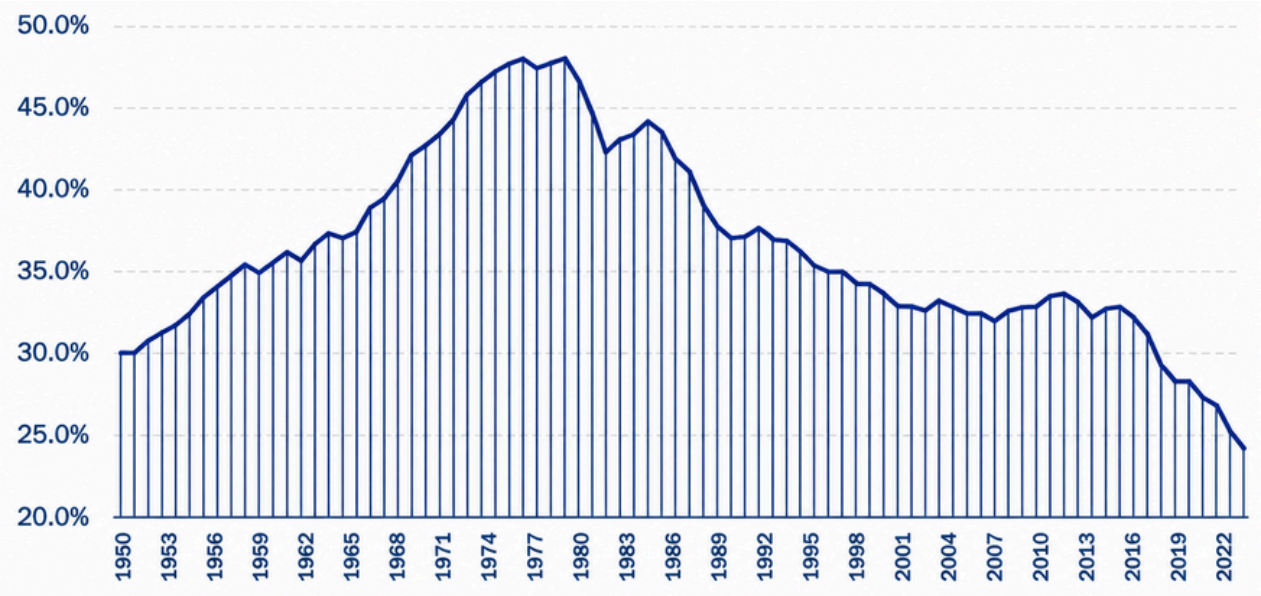
EVOLUÇÃO DA COMPLEXIDADE (ECI) NO BRASIL



Fonte: Complexidade Econômica - Paulo Gala 2017.

Como consequência, é possível observar a influência da redução da complexidade econômica da indústria brasileira e sua menor participação no PIB na perda de competitividade do Brasil numa comparação com a produtividade nos EUA (abaixo).

PRODUTIVIDADE BRASIL/ EUA (*)



(*) PIB por hora trabalhada do Brasil como % dos EUA — PPP (US\$ internacionais de 2021)

Fontes: Feenstra et al. — Penn World Table v11.0, Univ. Groningen (2025); Lara & Prado — Economic History Review (2023); The Conference Board — Total Economy Database (2024).

A leitura que a estagnação e os desequilíbrios macroeconômicos que o Brasil conviveu durante a década de 1980 eram problemas estruturais e a mudança do paradigma do modelo de substituição de importações nos países emergentes ensejou um entendimento de uma necessária reestruturação da economia que pautasse seu crescimento em um novo modelo de desenvolvimento.

Nesse contexto, propunha-se um modelo orientado para maior inserção no mercado internacional e cuja concorrência seria o motor do processo de expansão da produtividade. Esse paradigma refletia uma visão predominante à época, posteriormente questionada pela literatura contemporânea, que argumenta que a abertura e a competição internacional, por si só, não são suficientes para induzir mudanças estruturais complexas sem políticas industriais complementares.

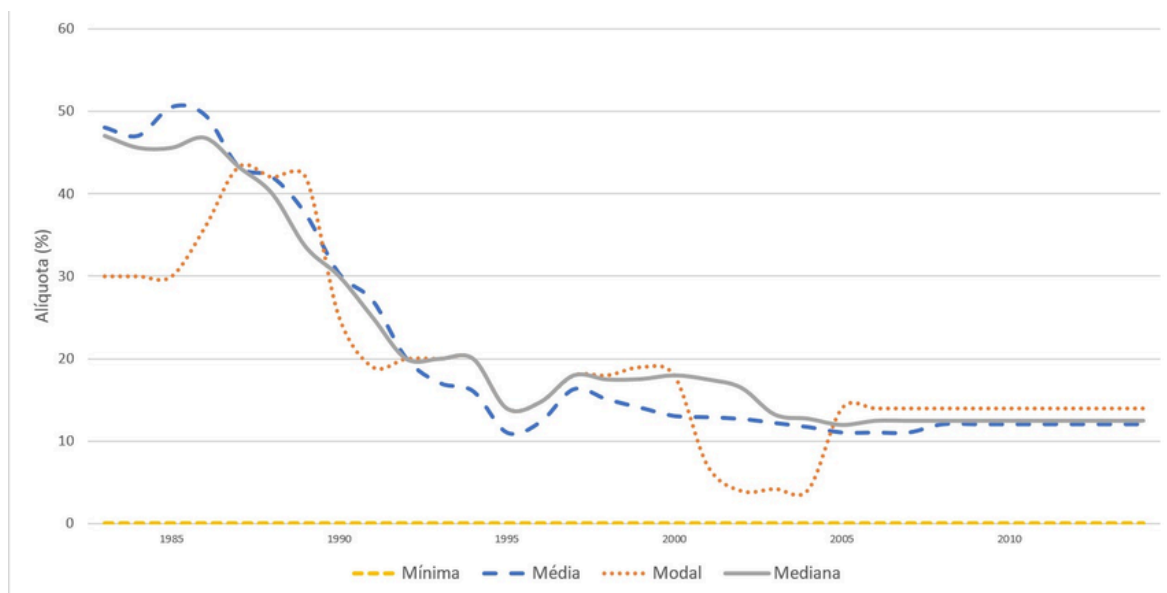


No Brasil a abertura comercial passou a ser entendida como elemento central da política de competitividade do setor industrial, deslocando a preocupação com a capacidade produtiva para a questão da eficiência e da competitividade.

A política de abertura passou a ser vista como um fim em si mesmo.

No gráfico abaixo, verifica-se a redução das alíquotas de importação decorrente da política de abertura comercial ocorrida a partir dos anos 90.

ALÍQUOTAS NOMINAIS DE IMPORTAÇÃO



Fonte: DPLEC - ABDIB a partir de dados do CGAM/DEINT/SECEX/MDIC

Do lançamento do Plano Real até início dos anos 2000, - a despeito do que ocorria no mundo - qualquer agenda de política industrial passou a ser demonizada. Ademais foram praticadas taxas de juros extremamente adversas ao investimento produtivo e uma drástica apreciação da moeda doméstica tomou curso. Com isso, as políticas em favor do setor industrial passaram a ser extremamente contraditórias.

A participação da indústria no PIB foi reduzida fortemente e houve uma especialização da pauta de exportação em setores menos dinâmicos a exemplo das *commodities*.

A partir de 2004, após um longo período em que as políticas industriais foram colocadas em segundo plano, foram lançadas várias tentativas de recuperação de capacidade e de formulação e coordenação do Estado, através de programas para o desenvolvimento da indústria.

Porém, diante da eclosão da crise financeira internacional de 2008, grande parte das propostas perdeu eficácia, o que fez com que as metas não fossem cumpridas.

Em resposta aos desdobramentos da situação internacional, em 2009 o governo lançou o Programa de Sustentação de Investimento (PSI), cujas ações foram lideradas pelo BNDES. Apesar do elevado volume de recursos dispendidos, que se estendeu até 2015, tempo excessivo para um programa anticíclico, não se alcançou os resultados desejados quanto aos investimentos.

Em 2011, foi lançada uma nova política para o setor produtivo. Seu foco, era basicamente de resolver questões de curto e médio prazo, diante do acirramento da concorrência internacional. As medidas anunciadas foram apenas paliativas às ameaças externas e pouco efetivas diante das necessidades de uma política industrial maior,

que delimitasse setores e cadeias estratégicas dentro de um plano nacional de desenvolvimento. Esse desafio é consistente com a necessidade de políticas industriais orientadas por missões e estratégias de longo prazo, especialmente em setores estratégicos como tecnologia e energia limpa.

No entanto, o manejo da Selic e da taxa de câmbio continuou direcionado exclusivamente ao controle da inflação, fosse esta de qualquer natureza e adversa ao desenvolvimento industrial do país.

Nos anos que se seguiram, ações anticíclicas passaram a ser denominadas de política industrial, banalizando o termo. A lógica de equilibrar os solavancos da economia no curto prazo passou a subjugar o planejamento de longo prazo. Benefícios concedidos ao setor produtivo, como as desonerações, foram implementados sem um lastro de contrapartidas por parte do setor privado. A economia paulatinamente entrava em recessão e o controle de preços administrados resultou em um repique inflacionário que, como de costume, foi combinado com aumento dos juros.

O governo que se iniciou em 2019 foi extremamente avesso à harmonização de políticas em prol do setor industrial e ao planejamento de longo prazo. Políticas industriais foram ignoradas a despeito dos planos anunciados por economias emergentes e desenvolvidas. Em 2020 o FMI lançou a publicação *The return of the policy that shall not be named: principles of industrial policy* sinalizando o momento de valorização da política industrial. A UNCTAD por meio do documento *Investment and New Industrial Policies* apresentou um amplo compilado das medidas de política industrial no mundo, revelando que os países nunca as abandonaram.

Além disso, o Banco Mundial, na recente publicação *Desenvolvimento de Políticas Industriais - Abordagens para o século XXI* (2026), considera que o desenvolvimento pode ser acelerado a partir da política industrial.



Ao mesmo tempo, afirma que ela não é uma bala de prata e raramente transforma a economia sozinha, mas pode ajudar como complemento aos fundamentos educação, saúde, infraestrutura, capacidade administrativa e estabilidade macroeconômica.

Apenas mais recentemente, em 2024, a formulação da Nova Indústria Brasil (NIB) representou uma tentativa de superar essas limitações históricas, ao propor uma estratégia de política industrial orientada por missões, com foco em transformação digital, transição ecológica, complexos industriais estratégicos (como saúde, defesa e energia) e fortalecimento das cadeias produtivas nacionais, alinhando-se às tendências internacionais contemporâneas.

Diante da dificuldade de adequado desenho da política microeconômica e/ou da política macroeconômica, os resultados obtidos no setor industrial, quanto à sua competitividade, sempre ficaram distantes dos vistos nos países hoje desenvolvidos e principais emergentes. A forma de como adequar a política pública a novos paradigmas produtivos (*reshoring*) - diante da perda de dinamismo dos países desenvolvidos, ascensão do sudeste asiático e eclosão da crise do COVID-19 - ficou distante do movimento global de reação dos países. Nesse sentido, a NIB também se insere como resposta à reconfiguração da economia global, marcada pelo *reshoring*, pela política industrial verde e pela competição tecnológica, aproximando o Brasil das práticas adotadas por economias avançadas e emergentes.

ASPECTOS-CHAVE DA IMPORTÂNCIA DA INDÚSTRIA PARA O DESENVOLVIMENTO

A indústria de transformação tem sido a engrenagem do crescimento econômico das Nações. Poucos países conseguiram se desenvolver sem uma base industrial forte. A seguir destacam-se alguns pontos centrais que justificam a importância da indústria:

- **Primeiro**, pode-se afirmar, em grande medida, que há uma associação estreita entre o crescimento do PIB e o da indústria manufatureira. Os processos de transformação estrutural continuam sendo centrais para o crescimento de longo prazo, especialmente quando acompanhados por políticas industriais que direcionam recursos para setores de maior produtividade e aprendizado tecnológico;
- **Segundo**, a produtividade é maior no setor industrial do que no agrícola. Durante o processo de industrialização, ocorre uma transferência de recursos da agricultura para a manufatura, engatilhando o processo de mudança estrutural. A trajetória recente de crescimento dos países em desenvolvimento da Ásia vis-à-vis os latino-americanos exemplifica esse aspecto. Além disso, a política industrial pode acelerar esse processo ao induzir upgrading tecnológico e aprendizagem produtiva, sobretudo em contextos de *catching-up*.
- **Terceiro**, o setor manufatureiro oferece oportunidades especiais para as economias de escala que não são encontradas em outros setores. Apesar de a literatura enfatizar os efeitos das economias de escala na indústria de transformação, essa propriedade especial da indústria manufatureira não é mais tão exclusiva, principalmente devido à ascensão dos chamados serviços sofisticados associados às novas tecnologias de informação e comunicação (TICs). Nesse contexto, a crescente integração entre indústria e serviços avançados indica que a política industrial moderna deve considerar cadeias produtivas ampliadas e ecossistemas tecnológicos.
- **Quarto**, em comparação com a agricultura, a indústria manufatureira proporciona maiores oportunidades de acumulação de capital, por questões geográficas, esse processo pode ser realizado mais facilmente na manufatura. Embora estimativas do estoque de capital para países em desenvolvimento sejam muito limitadas, os dados disponíveis indicam que após 1950, apesar do significativo incremento da mecanização do setor agrícola, a indústria manufatureira tem sido muito mais capital intensiva do que outros setores, reiterando sua importância no processo de acumulação capitalista. Acumulação está cada vez mais associada a ativos intangíveis, como conhecimento, inovação e capacidades organizacionais, reforçando o papel estratégico da política industrial na construção dessas capacidades.
- **Quinto**, pelo lado das exportações, por ser o principal produtor de bens comercializáveis, uma indústria competitiva reduz o risco de crises do balanço de pagamentos. Na medida em que a indústria nacional é capaz de exportar com maior diversificação de produtos e mercados, o aumento das importações – que são essenciais para inserção nas Cadeias Globais de Valor (CGV) – não compromete o crescimento, pois esse aumento é financiado pelas vendas externas. Em um contexto de reconfiguração das cadeias globais de valor e políticas de *reshoring*, a capacidade industrial doméstica torna-se ainda mais relevante para garantir resiliência econômica e segurança produtiva.
- **Sexto**, o setor manufatureiro oferece oportunidades para a difusão do progresso tecnológico direta e indiretamente à sua cadeia. O avanço tecnológico que se concentra no setor manufatureiro se difunde por meio de "*spillovers*" para outros setores econômicos.

Isso se dá não somente pela maior quantidade e intensidade dos índices de ligação para frente e para trás da cadeia, como também ao chamado "*power-of-pull*" - "poder de arrasto" - da indústria manufatureira.

- **Por fim**, a indústria cumpre papel fundamental como fornecedora de empregos de qualidade. Em países de renda mais baixa, ela é essencial para transferência da população de áreas rurais para regiões urbanas.

- Em países de renda média, como o Brasil, ela é essencial para que os empregos não sejam absorvidos apenas pelos serviços de baixa produtividade – e, portanto, de baixos salários – criando um espaço para empregos mais qualificados e que exigem constante melhora educacional. Essa dimensão, que associa política industrial à geração de “bons empregos” (*good jobs*), destaca seu papel na redução de desigualdades e na promoção de inclusão produtiva.

PRINCIPAIS DIRETRIZES PARA UMA POLÍTICA INDUSTRIAL MODERNA

As diretrizes aqui apresentadas visam a reinserção competitiva da indústria brasileira, fazendo as ponderações necessárias diante do quadro produtivo global. São os seguintes os macro vetores que devem balizar a política industrial:

- Políticas públicas devem ser desenhadas com um duplo objetivo: garantir o desenvolvimento econômico e a geração e distribuição de riquezas; e, simultaneamente, manter o consumo de recursos de forma a garantir a sustentabilidade e biocapacidade do planeta. Esse objetivo deve ser operacionalizado por meio de políticas orientadas por missões, capazes de alinhar inovação, sustentabilidade e transformação estrutural;
- Realocação de recursos físicos e humanos para diversificação produtiva em setores de média e alta tecnologia, uma vez que os setores mais sofisticados tecnologicamente e que apresentam maior possibilidade de ganhos de produtividade são também os setores menos poluentes e que pagam maiores salários com efeitos positivos sobre a renda da economia. Políticas industriais modernas devem priorizar setores estratégicos com elevado potencial de *spillovers* tecnológicos e aprendizado.
- Políticas públicas para o fomento do setor industrial não são restritas a políticas protecionistas, embora esse possa ser um



mecanismo adequado se feito com transparência, prazo e monitoramento dos resultados.

- A transparência é fundamental, pois ela legitima as ações dos atores políticos, colocando em discussão a importância social dos benefícios gerados pela política. Destaca a importância de condicionalidades associadas ao apoio público — como metas de desempenho, inovação e contrapartidas sociais — como forma de aumentar a efetividade e reduzir riscos de captura.
- A política industrial precisa estar associada à política de comércio exterior onde o crédito à exportação é uma importante ferramenta de inserção dos serviços e produtos brasileiros em novos mercados. Países desenvolvidos e emergentes possuem linhas para esse tipo de fomento em agências específicas ou bancos desenvolvimento.

Além disso, a experiência internacional aponta para a necessidade de coordenação entre política industrial, comercial e tecnológica, especialmente em um contexto de crescente competição geopolítica e reorganização das cadeias globais de valor.

- Adicionalmente, uma política industrial moderna deve estar estruturada em torno de missões claras, metas mensuráveis e mecanismos de governança robustos, com monitoramento contínuo e avaliação de resultados. Nesse contexto, a Nova Indústria Brasil (NIB) representa um avanço ao incorporar esses elementos, organizando a política industrial em torno de eixos estratégicos como transformação digital, transição ecológica e fortalecimento de complexos industriais, alinhando o país às melhores práticas internacionais.

Como observado anteriormente, as bases da NIB, lançada no início de 2024, estão em linha com o que está sendo implementado pelos países que estão disputando espaço de liderança na economia mundial, cada qual defendendo seu interesse econômico e geopolítico.

A NIB parte da análise dos ambientes interno e externo e define a estratégia de desenvolvimento focada na transição energética e seus impactos sobre a neoindustrialização.

Nesse sentido, o Brasil está bem-posicionado, pois tem vantagens comparativas, já que possui uma matriz energética limpa. Este aspecto é fundamental para desenvolver vantagens competitivas para a produção e exportação de bens com baixo teor de emissões, aproveitando as oportunidades de inserção nas cadeias globais de valor.

A base metodológica é moderna, considera o conceito de missões e define seis como prioritárias, estabelece metas para cada uma delas e define desafios de adensamento das cadeias produtivas para cada missão:



MISSÃO 1:

Cadeias agroindustriais sustentáveis e digitais



MISSÃO 2:

Complexo econômico e industrial da saúde



MISSÃO 3:

Infraestrutura, saneamento, moradia e mobilidade sustentáveis



MISSÃO 4:

Transformação digital da indústria



MISSÃO 5:

Bioeconomia, descarbonização e transição e segurança energéticas



MISSÃO 6:

Tecnologias de interesse para a soberania e a defesa nacionais

Dentro dos conceitos apresentados, voltamos a ter o Estado como indutor do processo de desenvolvimento com foco na indústria, que não será um fim em si mesma, mas um fator para o cumprimento das missões para o avanço da indústria no Brasil.

Os principais instrumentos de política industrial adotados foram: Financiamentos, Crédito Tributário, Participação Acionária, Requisitos de Conteúdo Local, Transferência de Tecnologia, Infraestrutura de Qualidade, Compras Governamentais e Investimento Público.

A lista de ações definidas pelo governo no âmbito da NIB é grande, envolvendo centenas de bilhões de reais, com destaque para as seguintes:

- Reforma tributária;
- Depreciação Acelerada
- Brasil + Produtivo
- Lei do BEM
- Programa Move, Hidrogênio de Baixo Carbono e Combustível do Futuro
- Criação das Letras de Crédito de Desenvolvimento – LCD
- Novo Fundo Clima
- Política Nacional de Datacenter (PNDC)
- Nova Estratégia BIM BR
- Debêntures de Infraestrutura
- Plano Brasil Soberano
- Novas regras de ex-tarifários de bens de capital elegíveis à redução do imposto de importação a 0%.
- Medidas de defesa comercial e concorrência leal (Aço, Química, Pneus, Painéis Fotovoltaicos e aerogeradores, carros eletrificados etc.)

Diante dos fatores positivos apontados, não se pode deixar de ressaltar, como já mencionado, os impactos negativos na indústria da incompatibilidade entre a gestão das variáveis macroeconômicas, particularmente câmbio e juros e os instrumentos acima elencados. A elevadíssima taxa de juros atual e a volatilidade cambial afetam negativamente as decisões de investimento e a política de comércio exterior, sendo incompatíveis com uma política de desenvolvimento para a indústria.

Além disso, apesar da extensa lista apresentada, ainda não se avançou na governança do setor público para estabelecer a sincronia adequada entre planejamento de médio e longo prazos, definição de instrumentos e sua implementação, para que seja possível conseguir a sinergia adequada para alcançar os resultados esperados. Alguns exemplos dessa situação podem ser citados:

✓ As diretrizes e a execução dos projetos do Novo PAC não estão perfeitamente sincronizados com a evolução das ações da indústria: projetos do Novo PAC, para efeito da mudança da matriz de transportes, não estão evoluindo na velocidade esperada e, conseqüentemente, não estão trazendo resultados aos segmentos de indústria vinculados ao programa. A diretriz que prioriza o conteúdo local não tem sido controlada efetivamente na execução dos projetos, não alcançando, portanto, os efeitos na indústria;

✓ Uma das razões para esta baixa velocidade, está no elevado valor de recursos destinados às emendas parlamentares, desvinculados dos programas prioritários do governo;

✓ Apesar das prioridades estabelecidas no programa de transição ecológica do governo, o Fundo Clima só recentemente passou a considerar como prioridade o setor ferroviário para concessão de financiamento;

✓ Também só recentemente foi aprovada a lei que reestabelece no país em condições adequadas o programa de financiamento de exportação de serviços e que autoriza a criação de subsidiárias do BNDES com finalidade específica a exemplo de Eximbanks.

A partir das considerações acima, apresenta-se algumas propostas de políticas públicas para o avanço na implantação da política industrial:



- Adotar ações para compatibilizar a política industrial à política macroeconômica;
- Centralizar a estrutura de gestão para acompanhar o desenvolvimento dos vários instrumentos de ação em execução;
- Dotar o orçamento da União de recursos adequados para a evolução consistente dos projetos do Novo PAC, não só para a parcela de investimento que só depende do Estado, como a parcela de recursos públicos para PPPs, de forma a viabilizar os projetos estruturantes que não podem ser executados somente com recursos privados;
- Apoiar e acompanhar a implementação da política de conteúdo local nos programas e projetos do Governo e expandir o uso de compras públicas;
- Dotar o BNDES de fontes de recursos além das atualmente existentes, com prazos e taxas adequadas, através da substituição da TLP por indexador mais adequado para financiar projetos de médio e longo prazos;
- Debater e trabalhar pela implantação de um plano para estimular a Transformação Digital, como um meio de aumentar a competitividade e produtividade do Brasil (por exemplo: aplicação de IA de forma responsável, segurança digital, tecnologia 5G e outras tecnologias relacionadas à economia verde);
- Impulsionar a infraestrutura digital, como o desenvolvimento da indústria nacional na cadeia fornecedora de equipamentos para o mercado de data centers, através da aprovação do Redata e a redução do ICMS pelo CONFAZ, bem como acompanhar os programas de geração de energia renovável para dar confiabilidade na atração de investimentos para o setor;
- Acompanhar, debater e propor medidas para o desenvolvimento de sistemas de armazenamento de energia por meio de baterias (BESS);
- Acompanhar e discutir temas que impactam a competitividade do comércio exterior e a inserção internacional das empresas de infraestrutura e indústrias de base;
- Apoiar acordos comerciais em execução, como o Mercosul e acelerar a implementação de acordos multilaterais como o Mercosul-União Europeia, especialmente nas áreas de bens, serviços, investimentos e compras governamentais;
- Acompanhar e apoiar foros internacionais relevantes para a infraestrutura e indústria de base, tais como BRICS, Organização Mundial do Comércio (OMC), Mercosul e Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE);
- Reduzir o custo sistêmico do investimento produtivo: avançar na redução do Custo Brasil para investimentos, envolvendo simplificação regulatória, maior eficiência na estrutura de transporte e logística e expansão da infraestrutura energética e digital;
- Consolidar a reforma tributária para reduzir distorções e aumentar a competitividade de indústria;
- O crescimento sustentável depende do desenvolvimento de programas de adensamento produtivo (complexidade econômica – bens e serviços cada vez mais sofisticados) nas cadeias estratégicas para estimular a produção local de insumos, equipamentos e tecnologias, fortalecendo a integração de cadeias e aumentando o conteúdo tecnológico da produção nacional;
- Reforçar a conexão da transição energética para a economia de baixo carbono com uma estratégia industrial verde que poderá colocar o Brasil como líder global em tecnologias relacionadas à descarbonização;
- Investimento contínuo em infraestrutura econômica e formação de capital humano para a indústria.





TÓPICOS **MATRICIAIS**

TÓPICOS

MATRICIAIS



TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E SUSTENTABILIDADE

Principal janela de oportunidade estratégica do Brasil nas próximas décadas, a transição energética é o tema central de uma agenda estrutural e indispensável para o desenvolvimento, a competitividade, a segurança energética e a projeção internacional do Brasil. Integrada às políticas voltadas para a sustentabilidade, ela deverá ocupar lugar central e permanente na agenda do próximo governo. Para o Brasil, a transição energética representa uma oportunidade estratégica singular.

Em um cenário global marcado por tensões geopolíticas, reorganização das cadeias produtivas, disputas tecnológicas e volatilidade nos mercados de energia e minerais estratégicos, torna-se indispensável assegurar coerência regulatória, previsibilidade e visão de longo prazo, reforçando a urgência de uma atuação pragmática, coordenada e orientada a resultados.

Com uma matriz elétrica majoritariamente sustentável e renovável, potencial competitivo em hidrogênio de baixo carbono, biocombustíveis e abundância de recursos naturais, o país reúne condições para liderar a transformação rumo a uma economia de baixo carbono. Caberá ao novo governo reconhecer essa vantagem e incorporá-la como eixo central de seu programa, promovendo alinhamento entre política energética, industrial e climática, atraindo investimentos e impulsionando inovação, produtividade e geração de empregos. Manter a transição energética no centro da agenda não é apenas desejável, é uma decisão estratégica sobre o futuro do país.

Nesse contexto, a transição energética representa para o Brasil uma oportunidade singular. No entanto, para que avance de forma equilibrada, promovendo a atração de investimentos e o desenvolvimento econômico e social, é fundamental fortalecer a governança institucional, com marcos regulatórios, operação e gestão de mercado pautados em critérios técnicos, bem como assegurar a sustentabilidade econômico-financeira dos agentes, condição indispensável para a consolidação de um mercado diversificado e robusto.

PROPOSTAS

O país reúne condições singulares para liderar uma transição energética competitiva, justa e alinhada ao desenvolvimento nacional. O sucesso dependerá da capacidade de combinar ambição com pragmatismo, visão de longo prazo com execução efetiva e compromisso climático com estratégia econômica.

A realização da COP 30 em Belém, em 2025, reforçou a posição do Brasil como liderança natural na agenda climática global. Esse protagonismo deve ser consolidado com coerência entre discurso e implementação. O país deve se firmar como provedor de soluções integradas, conectando energia, clima, biodiversidade, bioeconomia e desenvolvimento sustentável. Nesse cenário, é fundamental reforçar compromissos climáticos, garantir integridade na implementação e consolidar a posição do país como ator relevante na governança global da transição energética.



Maiores detalhes podem ser obtidos neste QR Code COP 30.

A capacitação é elemento central nessa agenda. A competitividade deve ser tratada de forma integrada com educação, ciência, tecnologia, regulação e política industrial. O país já enfrenta escassez de profissionais qualificados, especialmente nas áreas de ciência, tecnologia, engenharia e matemática, o que compromete a expansão da infraestrutura, a modernização industrial, a inovação e a digitalização.

É essencial priorizar, portanto, o fortalecimento do ensino técnico e profissionalizante; a melhoria da formação nas áreas mais carentes; o investimento contínuo em matemática, ciência, tecnologia e inovação; a qualificação para os impactos da inteligência artificial e da digitalização e o fortalecimento da capacidade institucional das agências reguladoras e da administração pública.

Além da educação, há outro aspecto essencial a discutir. É preciso revisar incentivos e subsídios de forma racional e transparente, direcionando esforços e capacidade para setores e tecnologias com potencial de escala, inovação, geração de valor agregado e fortalecimento da indústria nacional. Alguns temas devem ter centralidade nesse debate. Entre eles se destacam o desenvolvimento da cadeia de valor da transição energética; o fortalecimento da indústria nacional

de baixo carbono; a valorização das vantagens naturais do país (renováveis, biocombustíveis, hidrogênio, minerais críticos e armazenamento).

A transição energética deve estar intrinsecamente conectada à justiça energética. A transformação dos sistemas energéticos precisa ocorrer com inclusão social, equilíbrio territorial e distribuição justa de custos e benefícios. Isso implica ampliar o acesso a serviços energéticos modernos, assegurar infraestrutura resiliente e adaptada às mudanças climáticas e reduzir vulnerabilidades sociais e territoriais.

Infraestrutura resiliente e socialmente orientada é elemento central da transição, exigindo integração entre energia, adaptação climática, saneamento, mobilidade e desenvolvimento urbano. É necessário considerar os impactos da transição sobre trabalhadores e comunidades, com políticas de capacitação, reconversão profissional e geração de oportunidades.

Transição energética e segurança energética devem ser tratadas como objetivos complementares e estratégicos. Preservar a renovabilidade da matriz é uma vantagem geopolítica relevante, mas deve ser compatibilizada com uma abordagem pragmática que incorpore múltiplas rotas tecnológicas.

A infraestrutura, especialmente a de redes de transmissão e distribuição, é o elemento estruturante dessa agenda. A diversidade de recursos naturais do Brasil exige uma abordagem ampla, baseada em análise comparativa e desenvolvimento de soluções adaptadas às realidades regionais. A transição dependerá da expansão e modernização das redes, digitalização do sistema e investimento em armazenamento. É essencial considerar, de forma equilibrada: gás natural; energia nuclear; hidrogênio de baixo carbono; tecnologias de armazenamento e flexibilidade.



FINANCIAMENTO, FUNDOS, RISCOS E GARANTIAS

O pipeline de projetos de infraestrutura é bastante expressivo, com mais de 450 novos projetos sendo estruturados, de origem federal, estadual e municipal, com CAPEX estimado em cerca de R\$ 800,0 bilhões, como já demonstrado na página 33.

Grande parte destes projetos irá para o mercado via leilão em até dois anos aproximadamente e precisarão ser financiados, segurados, executados e fiscalizados, no âmbito de contratos de concessão ou aplicação direta.

O país conta atualmente com um padrão inédito de financiamento, que abrange o fomento via os bancos públicos, principalmente o BNDES que voltou ao mercado e está articulado com os demais bancos oficiais e organismos multilaterais (tanto na estruturação de projetos como na mitigação de risco). Conta, também, com o mercado de capitais, por meio das debêntures incentivadas (hoje o principal instrumento de financiamento da infraestrutura) e de infraestrutura. Finalmente, conta com recursos externos, por intermédio do programa Eco Invest Brasil.

O BNDES voltou a atuar como banco de fomento, ampliando seu orçamento com emissões de LCD, recursos do Fundo Clima, tendo seus desembolsos alcançados R\$ 171 bilhões em 2025, além do apoio às emissões de debêntures incentivadas, no valor de R\$ 31 bilhões.

Além disso, o BNDES criou o importante Pacote de Estabilização de *Funding* para Infraestrutura (PEFI), que é um conjunto de instrumentos para viabilizar que os financiamentos a projetos tenham condições mais flexíveis, com possibilidades de repactuação ao longo do ciclo de vida, cujo carro-chefe é o mini-perm, servindo como ponte entre a fase de construção e o financiamento permanente com "garantia firme" para facilitar a transição para debêntures de longo prazo.

Já o Eco Invest Brasil, lançado em 2024, é uma plataforma desenvolvida pelo governo federal e o BID, dialogando com o Plano de Transformação Ecológica, para viabilizar operações no mercado de capitais para empresas e investidores sediados no Brasil capturem recursos externos a custos mais competitivos e com menor risco cambial para investimentos em transição energética, bioeconomia, economia circular e infraestrutura verde e adaptação, através de linhas de crédito de *blended finance*, *liquidity facility*, fomento à proteção cambial e estruturação de projetos. De lá para cá já foram realizados cinco leilões, com potencial de alavancagem de investimentos de cerca de R\$ 160 bilhões.

Para alimentar este super ciclo de investimentos, são necessárias ainda várias ações para aprimorar este mercado.



PROPOSTAS

No que tange ao financiamento e fundos, é necessário padronizar processos de qualificação e habilitação de fundos de investimento junto aos Poderes Concedentes, definir modalidades e condições de aplicação de recursos com instituições oficiais de crédito, incluindo proteção contra variação de taxas de juros. Ainda, incentivar o uso de financiamentos de mercado com as debêntures incentivadas e de infraestrutura, inclusive para projetos de infraestrutura social na área de educação e saúde pública.

No caso das debêntures de infraestrutura, é preciso avançar com as estruturações de projetos cujos emissores possam efetivamente obter os benefícios fiscais e repassar parte deles para os investidores institucionais, trazendo-os, que possuem perfil adequado para ativos de longo prazo, para o mercado de infraestrutura, em volumes substantivos.

Na área de seguros e garantias, é necessário expandir a utilização do *project finance non recourse*, promovendo debates com bancos de desenvolvimento e agências multilaterais sobre seguros e garantias como alternativa às fianças bancárias hoje usadas neste tipo de financiamento. Adicionalmente, implementar o Seguro Garantia para garantir o sobrecusto do Capex em *Project Finance full Non Recourse* em substituição a fiança bancária e atuar junto a bancos de fomento para alocar riscos de encampação, caducidade e extinção de contratos de concessão em estruturas de *project finance*.

É necessário promover discussão sobre reajustes tarifários vinculados à variação cambial para viabilizar financiamentos externos e desenvolver mecanismos de *hedge cambial* para emissão de *project bonds* no exterior, ampliando fontes de financiamento.

No caso da transição energética, apesar da crescente disponibilidade de instrumentos financeiros, observa-se que a viabilidade prática de financiamento ainda se concentra majoritariamente em projetos com retornos econômicos já consolidados ou em iniciativas explicitamente priorizadas por políticas públicas, como no caso recente de projetos florestais financiados por meio de linhas direcionadas do BNDES.

Nesse contexto, a ausência de maior previsibilidade quanto às prioridades governamentais (setores, tecnologias e regiões) pode limitar o planejamento de longo prazo por parte dos agentes de mercado, reduzindo a eficácia dos instrumentos financeiros existentes.

Assim, torna-se fundamental o aprimoramento da sinalização estratégica do governo de forma a orientar o direcionamento de capital e ampliar a participação do setor privado na transição energética.

A estruturação do financiamento para descarbonização envolve ampliar parcerias com organismos multilaterais e Agências de Crédito à Exportação, criar um pipeline de projetos para captação internacional e reduzir o custo de capital com incentivos e garantias públicas. Ao mesmo tempo em que se desenvolvem instrumentos financeiros, incluindo hedge climático, mitigação de riscos e padronização de ativos verdes, reforçam-se mecanismos de garantias para reduzir colateral e se promove maior liquidez e estabilidade por meio da atuação de bancos públicos e da expansão do *blended finance*, a exemplo do que está sendo feito no âmbito do programa Eco Invest Brasil.

Por fim, colaborar com o Governo Federal para implementar mecanismos públicos que mitiguem riscos não seguráveis, especialmente eventos climáticos extremos e estimular mecanismos e fundos garantidores públicos e privados para cobertura de eventos climáticos extraordinários e obrigações decorrentes de PPPs.





LEGAL E TRIBUTÁRIO

Os principais avanços legais e tributários, que melhoraram o ambiente de negócios no setor de infraestrutura nos últimos quatro anos, coincidem com o que a ABDIB tem defendido há anos. Ao longo da elaboração da proposta de Reforma Tributária sobre o consumo, a entidade interagiu com autoridades responsáveis pelos trabalhos, tanto no Poder Executivo como no Legislativo, e apresentou sugestões para a simplificação do sistema tributário, a adoção do imposto sobre valor agregado, criação de mecanismos cautelares de reequilíbrios econômico-financeiros de contratos de concessão e obras de infraestrutura e a desoneração da produção e dos investimentos.

Houve avanços perceptíveis em vários pontos. A aprovação da Reforma Tributária sobre o consumo, se não foi a desejada, foi a possível. Houve, também, um nítido amadurecimento do debate sobre matriz de riscos, equilíbrio econômico-financeiro, arbitragem, e mecanismos alternativos e consensuais de solução de controvérsias. Também foi nítido o engajamento institucional no debate sobre a não incidência de IPTU sobre bens públicos afetados à prestação dos serviços concedidos — tema ainda pendente de definição final no STF.

A despeito da importância dos avanços, alguns pontos não evoluíram como deveriam e permanecem como ameaças à boa qualidade do ambiente de negócios da infraestrutura.

Um exemplo disso é o aumento do imposto sobre a distribuição de dividendos sem a concomitante revisão da carga tributária corporativa. A Reforma Tributária, se por um lado simplificou o modelo de tributação, por outro trouxe o risco de gerar aumento de carga tributária relativa sobre as concessões. Em que pesem sinalizações e até normativos de agências reguladoras quanto à possibilidade de realizar reequilíbrios cautelares, espera-se dificuldades operacionais nos processos, sobretudo em contratos de concessão de saneamento básico, sob responsabilidade dos entes subnacionais.

Enquanto o projeto de lei que propõe a atualização da Lei de Concessões e de PPPs segue pendente de apreciação no Congresso Nacional, o ativismo dos Poderes Legislativo e Judiciário tem interferido em decisões administrativas que afetam contratos em execução. Além disso, as agências reguladoras têm sido alvo de tentativas recorrentes de enfraquecimento.



PROPOSTAS

É importante fortalecer o orçamento e a capacidade institucional das agências reguladoras, um ativo do Estado brasileiro em todos os entes da Federação, e o preenchimento imediato de quadros eventualmente vagos, por técnicos e dirigentes devidamente qualificados, enfatizando a governança.

Isso vai ser fundamental para dotar as agências reguladoras de estrutura adequada para fazer frente às demandas por reequilíbrios contratuais que surgirão em decorrência da Reforma Tributária sobre o consumo, ao mesmo tempo em que está sendo ampliada a quantidade de contratos a ser acompanhado e fiscalizado.

Outra necessidade a ser apontada é a expansão do uso de títulos incentivados para projetos não vistos como prestação de serviço público tradicional, tais como água de reuso e outras parcerias na área de disponibilidade hídrica, manejo de resíduos sólidos

domésticos ou industriais, projetos de requalificação urbana dentre outros.

É importante que se busque a expansão dos mecanismos de transação de passivos regulatórios (Secex Consenso, Câmaras de Consensualidade das Agências e outros) capazes de destravar valor a partir do encerramento ou diminuição do contencioso entre agentes privados e Poder Concedente.

Finalmente, é importante incrementar e fortalecer os mecanismos de garantias públicas e governança orçamentária para PPPs federais, evitar tentativas de tributação dos rendimentos das debêntures incentivadas e de infraestrutura, hoje o principal instrumento de financiamento do setor, e avançar com a reforma tributária sobre o patrimônio e a renda, consolidando com equidade o sistema tributário brasileiro, com menos incentivos fiscais.





INOVAÇÃO

A inovação é fundamental para o crescimento econômico, pois estimula a concorrência, melhora a produtividade e pode levar à criação de novos mercados. Além disso, é um fator chave para a adaptação das empresas às mudanças no ambiente econômico, social, tecnológico e ambiental, especialmente em setores intensivos em capital e infraestrutura, onde ciclos de investimento são longos e a previsibilidade regulatória é determinante para viabilização de projetos.

Ela gera diversos benefícios para a economia, incluindo o aumento da produtividade por meio de novas tecnologias e processos que melhoram a eficiência e permitem que as empresas produzam mais com menos recursos, com destaque para digitalização de ativos, automação de processos, uso intensivo de dados e inteligência artificial aplicada à operação (O&M), manutenção preditiva e otimização de portfólio de ativos. Contribui para a criação de empregos, uma vez que a inovação pode levar ao surgimento de novas indústrias e setores, gerando oportunidades para o crescimento do mercado de trabalho, especialmente em cadeias produtivas de maior valor agregado e conteúdo tecnológico.

No aspecto social e ambiental, inovações em saúde, infraestrutura e tecnologia melhoram a qualidade de vida das pessoas, tornando serviços e produtos mais acessíveis e eficientes. Já inovações em práticas sustentáveis ajudam a reduzir o impacto ambiental, promovendo um crescimento econômico que respeita o meio ambiente, com ênfase na transição energética, descarbonização, eletrificação da economia e integração de fontes renováveis com sistemas inteligentes de gestão.

Novos produtos e serviços podem gerar receitas significativas, contribuindo para o crescimento do PIB, enquanto inovações em tecnologia e engenharia podem levar a melhorias na infraestrutura como

um todo (transportes/logística, energia, saneamento e telecomunicação), aumentando a confiabilidade sistêmica, reduzindo perdas técnicas e comerciais e ampliando a resiliência dos sistemas frente a eventos extremos e mudanças climáticas.

Investimento em inovação tem alta taxa de mortalidade no mundo todo. Trata-se de um portfólio de risco intrínseco, com elevada incerteza tecnológica e de mercado, exigindo mecanismos de compartilhamento de risco entre setor público e privado. É inerente ao processo e, por isso, precisa ter apoio oficial. Daí a necessidade de financiamento a taxas subsidiadas, com fiscalização e acompanhamento, além de instrumentos como fundos garantidores e contratos orientados a desempenho.

Atento à importância do assunto, de 2023 a 2026, os apoios do BNDES e da FINEP/FNDCT alcançaram cerca de R\$ 31 bilhões e R\$ 47 bilhões, respectivamente, volume inédito no país, divididos em mais de 10000 projetos (construção de plantas pioneiras e de laboratórios/centros de P&D, softwares inovadores de IA, medicamentos/vacinas, transição energética, fertilizantes, baterias etc.), no âmbito das 6 missões da Nova Indústria Brasil – NIB.

De 2023 a 2026, os apoios
do BNDES e da FINEP/FNDCT
alcançaram cerca de

R\$ 31
E
R\$ 47
BILHÕES

divididos em mais de
10000 projetos



PROPOSTAS

Elevar o valor dos recursos destinados à inovação, via BNDES, FINEP, FNDCT e EMBRAPPI e incentivar investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D), inclusive nos contratos de concessão de infraestrutura e em setores da indústria de alto valor agregado objetivando maior competitividade internacional das indústrias locais, incorporando metas claras de produtividade, digitalização, eficiência operacional e redução de emissões (ESG), com mecanismos de monitoramento de resultados e retorno socioeconômico dos investimentos.

Incentivar a educação para inovação, jovens e crianças, metodologias de criação, profissionais e pequenos empresários, programas regionalizados de inovação, acesso a fomento simplificado, aceleradoras regionais fortalecidas, inovação para produtividade, apoio aos pequenos e médios

empresários em modelo de gestão de inovação e central de conhecimento de metodologias, com foco em capacitação técnica para transformação digital, engenharia de dados, inteligência artificial aplicada e gestão de ativos.

Os apoios precisam focar a melhoria da produtividade nas indústrias de base e construção pesada, incluindo a IA, uso de drones e sistemas inteligentes, para a redução dos desperdícios, desenvolvimento de novos materiais, redução das emissões e dos acidentes, melhoria na segurança, entre outros, priorizando também a modernização de ativos existentes (*brownfield*), extensão de vida útil (*life extension*), otimização de CAPEX/OPEX e aumento da disponibilidade operacional dos ativos críticos de infraestrutura.



DIVERSIDADE E INCLUSÃO

Houve avanços normativos no setor de Diversidade e Inclusão (D&I), como a Lei 14.611/2023 (Igualdade Salarial entre Mulheres e Homens), Lei no 8.213/1991 (Cotas para Pessoas com Deficiência), Resolução ANPD nº 4/2023 e framework ESG-B3 (critérios de relato de diversidade integrados ao relatório anual obrigatório para companhias abertas listadas), ODS 5 (Igualdade de Gênero), ODS 8 (Trabalho Decente) e ODS 10 (Redução das Desigualdades), Agenda 2030 da ONU (referenciais adotados voluntariamente por empresas do setor de infraestrutura em seus relatórios de sustentabilidade) e Portaria MTE no 3.714/2023 (diretrizes para prevenção e combate ao assédio moral e sexual em ambientes de trabalho, com impacto direto em canteiros de obras e operações de campo).

Também tem havido avanços na aplicação de políticas formais de D&I em grandes empresas, com adesão crescente a iniciativas voluntárias: WEPS (Princípios de Empoderamento das Mulheres da ONU), Pacto Global, Programa Empresas pelo Clima e metas ESG reportadas em alinhamento com GRI e SASB, incremento de programas de estágio e trainee direcionados a jovens negros, mulheres em STEM e PCDs e aumento da participação feminina em cargos de média gerência em infraestrutura.

No entanto, ainda faltam incentivos fiscais específicos para empresas que atingem metas de diversidade em contratos públicos de infraestrutura, por exemplo e não há obrigatoriedade de relato de indicadores de D&I em contratos de concessão e PPP federais e estaduais, dificultando comparabilidade e *accountability*. Há, ainda, fragilidades nos mecanismos de denúncia e proteção a vítimas de discriminação em ambientes de obra — caracterizados muitas vezes por isolamento geográfico. E há resistência cultural em empresas de médio porte, que representam grande parte da cadeia.

E o ambiente externo tem trazido riscos relevantes à agenda de diversidade, como políticas de diversidade nos EUA a partir de 2025 e desinvestimento de grandes corporações em programas DEI (*Diversity, Equity & Inclusion*).

PROPOSTAS

O setor de infraestrutura brasileiro precisa ser reconhecido como vetor ativo de equidade social, não apenas como cumpridor de cotas legais, mas indutor de transformação cultural e econômica. É preciso consolidar representatividade plural em todos os níveis hierárquicos das empresas de infraestrutura, com paridade de gênero e equidade racial na liderança.

É preciso garantir que os grandes projetos de infraestrutura e obras públicas incorporem desde a fase de modelagem, critérios de inclusão social e diversidade na força de trabalho e assegurar que as comunidades impactadas por grandes obras (populações tradicionais, comunidades indígenas, periferias urbanas) tenham participação ativa e benefícios tangíveis em decorrência dos projetos.

Propõe-se a concessão de incentivos fiscais (dedução de IRPJ) para empresas que atingirem metas certificadas de D&I — modelo inspirado na Lei do Bem e na Lei de Informática, a criação de bolsas de formação técnica e superior em STEM destinadas exclusivamente a mulheres negras, PCDs e jovens de baixa renda, ampliar a fiscalização do MTE sobre cumprimento da Lei de Cotas (PCDs) no setor de infraestrutura, com metas específicas para contratação em obras e operações de campo e a instituição do Programa Nacional de Inclusão na Infraestrutura (PNII), com recursos do BNDES e de fundos setoriais, para financiar programas de formação e empregabilidade de grupos sub-representados.



CONSTRUÇÃO PESADA E ENGENHARIA

Com a crescente participação de estados e municípios na contratação de obras e a elevada expansão das concessões de infraestrutura, o setor de construção pesada iniciou nos últimos anos a retomada gradual de suas atividades, depois da fase de paralisia que viveu a partir de 2014. E, nessa corrida de recuperação, vem enfrentando desafios estruturais marcados pela necessidade de fortalecimento institucional, técnico e financeiro das empresas. Em meio à retomada, percebe-se a necessidade de se resgatar o reconhecimento e o prestígio da construção pesada perante a opinião pública, além de se promover o reposicionamento do setor como agente estratégico do desenvolvimento nacional.

O desafio coincide com momentos específicos de mercado, marcados pela escassez de mão de obra, restrição de capital de giro e avanços tecnológicos, que cobram uma nova postura das empresas. Nos anos de maior retração das atividades, a engenharia civil deixou de atrair talentos no mercado e mesmo as atividades técnicas e operacionais registraram uma redução acentuada de profissionais interessados.

Além desse, um outro desafio, de natureza estrutural, se destaca neste momento de retomada. Ele diz respeito ao que se pode chamar de encolhimento das empresas de construção pesada ao longo da última década.

Mesmo com o encolhimento das empresas, o setor atravessa um momento de intensa renovação tecnológica. Grandes e médias construtoras vêm incorporando ferramentas digitais como BIM (*Building Information Modeling*), modelagem 4D e 5D, planejamento integrado e soluções de industrialização e pré-fabricação. Inovações que aumentam a eficiência dos canteiros, reduzem desperdícios e fortalecem a competitividade das empresas.

O panorama atual, portanto, indica um setor em transição, que combina sinais consistentes de retomada com desafios estruturais relevantes — especialmente em financiamento, formação profissional e estabilidade regulatória. A consolidação dessa recuperação dependerá da continuidade dos investimentos públicos e privados, da melhoria do ambiente de negócios e da adoção plena de tecnologias digitais que modernizem a engenharia e a gestão de obras no país.

PROPOSTAS

Nesse virtuoso ciclo de investimentos em infraestrutura, é fundamental priorizar recursos para transportes e logística, energia e saneamento e dar atenção aos marcos regulatórios, que precisam ser modernizados como condição para assegurar previsibilidade e conferir segurança jurídica aos contratos. Também é necessária a criação de um fundo garantidor para o capital de giro das obras públicas. Na mesma linha, é importante buscar o aperfeiçoamento dos mecanismos de financiamento existentes (FGI-BNDES, FIIS, FGTS).

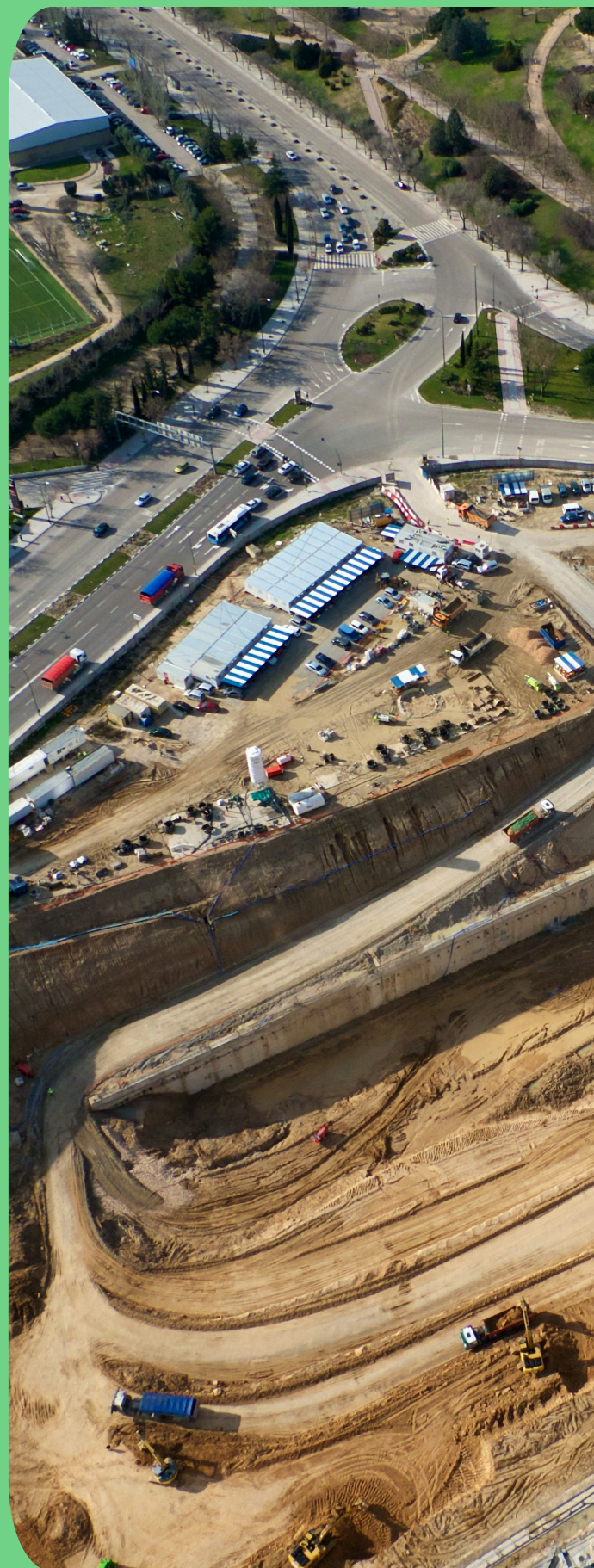
Outra proposta se refere à retomada das políticas públicas de crédito à exportação para empresas de construção pesada e serviços relacionados, na esteira da Lei 15.359/26. Tudo isso num ambiente que priorize a qualidade do gasto público, que deve ser retomado dentro de critérios de regularidade, transparência e controle.

A retomada não será completa sem ações que promovam a valorização da engenharia nacional e que torne a carreira atrativa para os jovens. Além da qualidade dos cursos superiores da área, é preciso ampliar a formação técnica e garantir políticas de capacitação, intermediação e requalificação profissional.

O cenário para as próximas décadas deve contemplar obrigatoriamente a consolidação da construção industrial apoiada por tecnologias digitais, pré-fabricação e automação. Deve, também, garantir infraestrutura sustentável e resiliente, alinhada a ESG, eficiência energética e adaptação climática. As metas para a construção pesada e a engenharia devem contemplar a conquista da maturidade na evolução da infraestrutura do país, com metas setoriais definidas.

Essas metas incluem a recuperação e manutenção sistemática da malha rodoviária com foco em segurança e fluidez; a retomada do papel estrutural das ferrovias no escoamento de cargas; a expansão e modernização portuária com ganhos de eficiência operacional; a aceleração da universalização do saneamento com projetos bancáveis e escala de execução; uma mobilidade urbana de alta capacidade nos grandes centros; o reforço da geração e transmissão de energia elétrica com confiabilidade e competitividade e, por fim, mas não menos importante, o adensamento da infraestrutura digital com redução nas desigualdades de acesso.

Aqui, cabe o registro do Programa Nacional de Ampliação e Modernização da Malha Rodoviária Federal, elaborado pela Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias - ANEOR, com apoio da ABDIB, que detalha a intervenção em corredores logísticos de transporte rodoviário, para um período de 10 anos, contemplando aproximadamente 50 mil km de rodovias, considerando o impacto das condições rodoviárias no custo e eficiência do transporte e seus efeitos sobre a economia brasileira.



TÓPICOS
SETORIAIS



TÓPICOS SETORIAIS



SETOR ELÉTRICO

Geração, Distribuição e Regulação

Com a atenção voltada para promover a evolução e para a remoção dos obstáculos que dificultam o bom funcionamento do setor elétrico, a ABDIB tem orientado suas ações no sentido de acompanhar e contribuir com a agenda legislativa e regulatória relativas a seu campo de atuação. A atuação também se dá junto a órgãos da Administração Pública, à Agência Nacional de Energia Elétrica — ANEEL, ao Congresso Nacional e às instituições e agentes setoriais. A ação tem se dado no sentido de subsidiar com análise de impactos nos diversos segmentos do setor elétrico.

Entre os temas mais presentes nos debates e ações destacam-se a modernização do setor elétrico e a abertura gradual, organizada e sustentável do mercado para os consumidores de baixa tensão. A racionalização dos subsídios, o desconto no fio, a revisão da estrutura tarifária e uma regulação razoável da geração distribuída. O Brasil vive mudanças sensíveis e importantes tanto no lado da oferta — o que exige a repactuação do risco hidrológico e a expansão da geração renovável — quando do lado da demanda — com a implantação dos *datacenters*. Outro passo importante e necessário é a integração internacional do sistema elétrico brasileiro.

No cenário atual, o foco está em resguardar a independência e autonomia das instituições que compõem o setor elétrico brasileiro com vistas à adequada governança do Setor Elétrico Brasileiro. Outra preocupação se dá no sentido de preservar a segurança jurídica, econômica e tarifária dos contratos de concessão — além de cuidar de promover a prorrogação ou, se for o caso, a renovação dos contratos de concessão.

É preciso, ainda, estabelecer condições regulatórias para a transição energética sustentável, além de garantir as condições de equilíbrio e agilidade para a abertura do mercado de energia elétrica. A redução dos subsídios setoriais bem como a melhoria da sinalização de preço e a alocação adequada de custos e riscos são outros temas centrais.



Temas mais presentes
nos debates e ações

**MODERNIZAÇÃO DO SETOR ELÉTRICO E
A ABERTURA GRADUAL, ORGANIZADA E
SUSTENTÁVEL DO MERCADO**

PROPOSTAS

As propostas visam contribuir para a melhoria da governança e da sustentabilidade do setor. Visam, também, contribuir nas discussões para promover condições sustentáveis para a abertura de mercado de energia elétrica. Entre as necessidades do setor, destaca-se a prorrogação das concessões de Geração, Transmissão e Distribuição, o equilíbrio dos contratos e a remuneração dos serviços de geração e das concessões de distribuição e transmissão.

É necessário atuar para a redução dos subsídios setoriais, com prazos, transição e alocação de custos adequados à cadeia do setor e ao consumidor e para a expansão de geração de energia renovável, como hidroelétrica, solar e eólica. Também é necessário acompanhar e propor ações relacionadas aos impactos fiscais, tributários e financeiros decorrentes da agenda econômica nacional, com destaque para temas de alteração na tributação de dividendos, dos Juros sobre Capital Próprio (JCP) e do WACC regulatório.

É fundamental criar as condições adequadas para implantação de redes inteligentes de energia no Brasil, equipadas com medidores inteligentes, recursos de digitalização das redes, telecomunicação, interoperabilidade e cybersegurança.

Também é preciso que se adotem medidas que garantam o suprimento adequado do mercado nacional diante da crescente demanda por equipamentos e infraestrutura, além da integração internacional do sistema elétrico nacional;

Também é mandatório introduzir aprimoramentos na agenda regulatória da Aneel com a ampliação de horizonte e tornando-a mais determinativa e a criação de uma agenda estratégica de médio e longo prazos, no âmbito do Ministério das Minas e Energia, para nortear as ações e os investimentos no setor.

A regulação deve estar voltada para a inovação e incluir ações para integração entre setores correlatos, com benefícios integrados e competição.





TRANSMISSÃO

Com quase 190 mil quilômetros de extensão, a rede de transmissão brasileira é responsável por atender mais de 99% da carga elétrica do país. Além de interligar diversas fontes de geração, a rede é essencial para garantir segurança, estabilidade e qualidade ao sistema elétrico nacional. Por ser majoritariamente composto por estruturas aéreas, o sistema de transmissão enfrenta riscos crescentes diante da intensificação de eventos climáticos extremos.

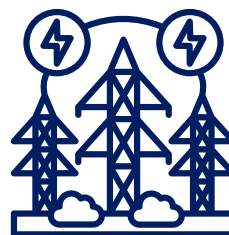
A transmissão de energia elétrica é vital para conectar grandes centros geradores (como hidrelétricas e parques solares e eólicos) aos centros consumidores, transportando altos volumes de eletricidade por longas distâncias com segurança e eficiência. Ela garante a estabilidade do sistema, integra fontes renováveis e permite o desenvolvimento econômico.

De 2022 para cá, mais de R\$ 90 bilhões de novos investimentos foram contratados para ampliar as linhas de transmissão, na esteira das necessidades e garantindo maior resiliência e estabilidade na operação do Sistema Elétrico frente aos desafios tecnológicos impostos pela expansão das fontes renováveis e suas características de intermitência e inflexibilidade.

Planejamento e investimentos em linhas de transmissão tornaram-se mais importantes ainda num cenário que coloca o Brasil na vanguarda de investimentos em transição energética, projetos de hidrogênio verde e infraestrutura digital, com os data centers voltados para a Inteligência Artificial (IA).

PROPOSTAS

Expansões da rede até 2030 para elevar a capacidade de exportação do Nordeste a até 21GW, chegando a 24 GW com obras adicionais. Ampliação da capacidade de importação da região Sul para 17 GW até 2033 e 18 GW até 2035. Manter análise da expansão e modernizações de interligações internacionais.



R\$90
BILHÕES
INVESTIMENTOS
CONTRATADOS

O envelhecimento da infraestrutura e comprometimento da vida útil de equipamentos exige esforços eficientes para substituição de ativos, com potencial de R\$ 40,0 bilhões em investimentos até 2035. A renovação de outorgas de ativos de transmissão deve seguir regulamentação, com análise 36 meses antes do vencimento, e planejamento dos investimentos necessários para essas concessões dentro do horizonte do novo prazo de concessão.

Soluções em HVDC-VSC são recomendadas por sua confiabilidade e adequacidade com o sistema brasileiro. Investimentos em HVDC podem variar de acordo com o cenário de mercado, com flexibilidade na tensão e potência, devendo ser tomadas medidas de atração de fornecedores e investidores para uma implantação segura dessas novas tecnologias.

Será preciso reforço na transmissão de São Paulo visando atender a demanda de data centers, com reforços em regiões metropolitanas. Será preciso, ainda, reduzir a vulnerabilidades a eventos climáticos extremos, como alagamentos e vendavais excepcionais, por meio de modificações nos traçados de linhas e localização de subestações, além de avaliar riscos climáticos e oferecer recomendações para fortalecer a infraestrutura.

Manter o planejamento para a instalação de novas linhas de transmissão, em conformidade com as expectativas de crescimento da demanda de energia em decorrência da transição energética, projetos de hidrogênio verde e infraestrutura digital, com os data centers voltados para a Inteligência Artificial (IA).



INFRAESTRUTURA DIGITAL

Estimativas mais recentes sobre alocação de capital em tecnologia indicam que as grandes empresas globais de tecnologia devem investir cerca de US\$ 1,0 trilhão em infraestrutura digital nos próximos seis anos.

Isso posicionará a infraestrutura digital no centro das decisões econômicas globais. Na prática, o que se observa é a consolidação de um novo ciclo de investimentos que moldaram a economia global no século passado, com um diferencial que é a elevada velocidade de execução. Nunca se investiu tanto, em tão pouco tempo, em uma infraestrutura como esta.

Os números do setor são superlativos e revelam que não estamos mais diante de um ciclo tecnológico, mas de um ciclo de infraestrutura pesada, com implicações diretas sobre a geopolítica, soberania digital e competitividade econômica.

O Brasil tem todas as condições para participar deste ciclo, pois possui matriz elétrica majoritariamente renovável, território, base de conectividade e um mercado consumidor relevante. No entanto, ainda está à margem do processo por questões institucionais, como a não aprovação do Redata, a elevação da alíquota de importação de equipamentos utilizados em datacenters e a ausência de coordenação no Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária) para a redução do ICMS sobre a importação de processadores de alta capacidade.

Enquanto estas questões não forem equacionadas, o Brasil perderá uma grande oportunidade de entrar na onda dos investimentos globais em infraestrutura digital.



PROPOSTAS

Será preciso formular uma estratégia nacional integrada de infraestrutura digital e inteligência artificial, contendo: marcos regulatórios, segurança jurídica, tributação, licenciamento ambiental, importação de equipamentos, conectividade, energia, expansão da infraestrutura crítica, mecanismos de incentivo e políticas industriais e tecnológicas voltadas à ampliação da produção local e à redução da dependência externa.

Implantar políticas públicas regulatórias para garantir previsibilidade e segurança jurídica aos investimentos em toda a cadeia de infraestrutura digital para IA, cloud, conectividade e processamento de dados, incluindo energia, transmissão, fibras terrestres, cabos submarinos, semicondutores, equipamentos críticos, *supply chain*, água, licenciamento, tributação e financiamento.

Reestabelecer o Redata, reduzir as alíquotas de importação de equipamentos utilizados em datacenters e trabalhar junto ao Confaz na defesa da redução do ICMS sobre a importação de processadores de alta capacidade.

Além disso, é preciso garantir a financiabilidade de longo prazo para os empreendimentos e planejar e executar projetos de linhas de transmissão para atender à demanda.



US\$ 1,0
TRILHÃO

NOS PRÓXIMOS
SEIS ANOS.



RECURSOS HÍDRICOS E SANEAMENTO BÁSICO

Embora já seja possível prever que as metas de universalização dos serviços de saneamento básico dificilmente serão alcançadas até 2033, é nítido que, nos últimos seis anos, o setor avançou mais do que nos 60 anos anteriores. Para avançar mais, é mandatório que se insista no esforço que promovam a regulamentação complementar entre os entes da federação — medida que facilitará e agilizará a tomada de providências voltadas para a pretendida universalização.

O momento para o setor é favorável. Os últimos anos foram marcados pela realização de leilões bem-sucedidos e pela maturidade na estruturação dos projetos de concessões e de PPPs. Também houve avanços importantes no que se refere à estruturação de projetos regionalizados e à elaboração dos primeiros projetos voltados para a drenagem urbana.

É evidente que ainda há problemas significativos a se resolver antes que se alcance a necessária universalização dos serviços e se chegue ao cenário de modicidade tributária indispensável para a qualidade dos serviços. Entre os desafios que persistem está a oneração tributária que virá no âmbito da reforma tributária. Isento do ICMS e do ISS no modelo anterior, o setor passará a ser taxado com a alíquota cheia do IBS.

No âmbito regulatório, há de se observar a assimetria de estrutura e de capacidade técnica entre as diferentes Agências Reguladoras Infranacionais. Outro ponto preocupante é a dificuldade de implementação da Lei nº 14.898/24, a lei da Tarifa Social de Água e Esgoto por falta de acesso aos dados do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo (CadÚnico) e do Benefício de Prestação Continuada (BPC).

PROPOSTAS

É preciso estabelecer as prioridades e definir o encadeamento temporal adequado das políticas públicas e das mudanças regulatórias que terão impacto sobre o andamento dos programas de saneamento básico. Isso evitará a competição ou a superposição de esforços e de investimentos feitos com a intenção de promover a universalização dos serviços. Um dos exemplos dessa provável competição entre os entes é o enrijecimento de parâmetros ambientais pelos diferentes órgãos com autoridade sobre a área de concessão. Também é fundamental evitar políticas de subsídios sem a prévia definição de responsabilidades sobre a conta. Ou seja, é preciso determinar quem arcará com a despesa, além de se estabelecer como e quando o pagamento será feito.

A principal meta para o setor é a consolidação da universalização dos serviços de fornecimento de água e de coleta e tratamento de esgoto já previstas no Marco Regulatório de Saneamento Básico. O setor deverá, além disso, incorporar os avanços tecnológicos e as inovações que possibilitem o aproveitamento integral dos recursos e promovam a sustentabilidade, num cenário de Segurança Jurídica e Regulatória.

Os últimos anos foram marcados pela realização de
LEILÕES BEM-SUCEDIDOS
e pela maturidade na
estruturação dos

PROJETOS DE CONCESSÕES E DE PPPS





RESÍDUOS SÓLIDOS



O setor de manejo de resíduos sólidos no Brasil vem deixando de ser um problema caro para se tornar um ativo estratégico. E para tal, será necessário implementar uma agenda de políticas públicas que solucione as principais demandas do setor, alinhando-o com os objetivos da economia circular.

O fato é que o setor de resíduos não acompanhou a evolução institucional de outros serviços de infraestrutura. A quase totalidade dos municípios, entes responsáveis pelos serviços, não busca a recuperação dos custos conforme determinada pela legislação, removendo assim o estímulo econômico que evidenciaria o custo do desperdício, princípio já consolidado no setor elétrico, de água e esgoto, entre outros, onde se paga estritamente pelo que se consome. O resultado é um modelo frágil, dependente do orçamento público e carente de mecanismos sustentáveis de financiamento.

Dessa fragilidade decorre uma crônica instabilidade econômico-financeira, marcada por contratos de curto prazo e ineficiência na remuneração, o que inviabiliza investimentos e perpetua um panorama de infraestrutura precária. Esse cenário se materializa no predomínio de lixões e outras formas de crime ambiental, que geram passivos ambientais e riscos à saúde, bem como no subaproveitamento do potencial econômico da recuperação de valor dos resíduos, com taxas de reciclagem aquém do possível.

O Brasil precisa estabelecer as bases sólidas para um setor de manejo de resíduos moderno, eficiente e sustentável, através das seguintes premissas:



- ✓ **Setor como Utilidade Pública Essencial**
- ✓ **Infraestrutura Regional e Destinação Ambientalmente Adequada**
- ✓ **Economia Circular e Mercado de Ativos Ambientais Vibrante**
- ✓ **Eficiência Operacional com Inovação e Inclusão Social**
- ✓ **Regulamentação Clara e Engajamento Efetivo**

PROPOSTAS

Para realizar essa transição, propõe-se um conjunto de ações articuladas entre a União, Estados e Municípios, na forma:

Quanto ao modelo econômico-financeiro, será necessário fortalecer a cobrança através de um pacto federativo para implementar e fiscalizar a cobrança direta (tarifa/taxa) que cubra integralmente os custos, conforme a PNRS.

Além disso, via gestão fiduciária, será necessário adotar estruturas para assegurar que os recursos sejam aplicados exclusivamente no setor, garantindo transparência e perenidade dos investimentos.

Quanto à disposição final dos resíduos, necessária se faz uma ação federativa coordenada para a erradicação de lixões, com a participação do Ministério Público e Tribunais de Contas. O foco será no fechamento definitivo de lixões, valas e aterros controlados, com o redirecionamento dos resíduos para as unidades já de tratamento já existentes.

Será preciso fomentar as Rotas de Valorização, através de políticas que reconheçam e incentivem a reciclagem mecânica, bioenergética (biometano e Combustível Derivado de Resíduos (CDR) - resíduos secos ou orgânicos que sofrem segregação das frações potencialmente recicláveis e ainda detêm conteúdo energético), química e biológica, além da criação do programa "Insumos do Futuro" com metas obrigatórias de conteúdo mínimo reciclado pós-consumo em novos produtos, estabelecendo um mercado garantido.

Outra proposta é o estabelecimento de um marco inspirado no MDL de Kyoto, permitindo que o setor de resíduos (mitigador) venda créditos para setores sujeitos a metas obrigatórias. E implementar ciclo virtuoso via Artigo 6.2 do Acordo de Paris, onde a venda internacional de créditos financiaria a substituição de lixões por aterros sanitários, com reinvestimento dos recursos e ganho líquido para a NDC brasileira.

Será preciso promover normativas e incentivos fiscais para mecanização e automação (coleta automatizada, containerização inteligente, triagem com robótica), acompanhados de programas massivos de requalificação profissional e formalizar a integração de catadores e cooperativas na cadeia de valor, com capacitação para ambientes mecanizados.

Implementar um programa de educação ambiental constante, integrado à base curricular formal e apoiado por padrões técnicos claros da indústria, para desenvolver uma cultura de melhor aproveitamento dos materiais.

Objetivamente, será preciso buscar a erradicação de lixões, valas e aterros controlados e a universalização da coleta e tratamento dos resíduos sólidos por Complexos Regionais de Tratamento, Valorização e Disposição de Resíduos.

Colocar, de forma importante, o biometano e o CDR nas estatísticas da matriz energética brasileira.





TRANSPORTE E LOGÍSTICA



MOBILIDADE URBANA

PROPOSTAS

O setor tem crescido nos últimos anos em números e maturidade institucional. Estudo do BNDES demonstra crescimento ainda lento de trilhos e corredores de média e alta capacidade em diversos estados do país, além de possível viabilidade de mais de 180 projetos que podem expandir a malha em mais de 3000 quilômetros.

Mas o crescimento só será possível com o amadurecimento institucional do setor. Nos últimos anos, houve no Congresso Nacional uma robusta discussão sobre o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, que culminou com a aprovação da Lei 15.432/26, que institui o marco legal do transporte público coletivo urbano que visa modernizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, promovendo a gestão compartilhada entre União, Estados e Municípios, alterando a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336/2001, a Lei nº 10.636/2002, e a Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Novos estudos de transporte ferroviário de passageiros foram elaborados no Ministério dos Transportes e novos projetos começam a ser estruturados com a previsão de fontes de financiamento, garantias e receitas, em modelo *rail plus property*. Tais discussões evidenciam o amadurecimento das políticas públicas e permitem que ações concretas sejam tomadas.

Ainda há um longo caminho a ser percorrido. Os sistemas de transporte apresentam financiamento instável e dependência excessiva da tarifa paga pelo usuário, associados à baixa capacidade de planejamento local, com planos de mobilidade não elaborados ou implementados adequadamente. É necessário garantir os instrumentos concretos para estabelecer governanças metropolitanas de transportes. É preciso, também, prever novas receitas para viabilização de projetos (empreendimentos comerciais, *real estate - rail plus property*), além de fomentar as PPPs de transportes de alta capacidade (Metros, Trens, VLTs, BRTs).

O cenário atual registra fraca expansão nos sistemas de média e alta capacidade de transporte de passageiros nas grandes cidades. Isso se reflete na redução da demanda e no aumento de viagens individuais. Uma das soluções para esses problemas é a definição de políticas públicas claras de incentivo ao transporte coletivo de média capacidade — inclusive com a produção de estudos e de uma avaliação técnica aprofundada em torno da gratuidade de transporte. Uma avaliação nesse sentido ser embasada em estudos que demonstrem a melhor forma de fazê-lo, de modo a permitir a devida expansão do sistema e manutenção da qualidade do serviço prestado.

A definição de políticas públicas claras de incentivo ao transporte coletivo de média e grande capacidade devem incluir a previsão de novas fontes de receita e exploração para financiabilidade de projetos, como projetos de real state, em estações e ao longo das linhas de metrô e trens.

Também é importante a implantação de sistemas com bilhetagem interoperável e a integração metropolitana, além de padrões seguros de contrato e transparência.

Tudo isso com vistas a um serviço de qualidade, com aumento das regiões atendidas e facilitação na conectividade de trens e metrô aos demais meios de transporte coletivo e individual.

As propostas para os próximos quatro anos incluem a previsão de receitas extra tarifárias — como estacionamento, uso do viário, créditos de carbono e publicidade, entre outras. Também é importante condicionar os repasses a metas de qualidade, além de se alocar recursos públicos federais e estaduais em PPPs de mobilidade urbana.

É preciso, ainda, avançar com a regulamentação da Lei 15.432/26.



FERROVIAS

PROPOSTAS

O setor ferroviário ocupa posição central no esforço para a transformação da matriz de transportes brasileira — que é um pilar essencial para o ganho de competitividade internacional, a descarbonização da economia e a redução estrutural do Custo Brasil. Como tem provado sucessivamente, o setor é capaz de entregar resultados expressivos quando há espaço para o investimento privado. Desde o início do processo de desestatização no final da década de 1990, as concessionárias injetaram cerca de R\$ 200 bilhões no setor.

Esse volume expressivo de recursos resultou em um crescimento de 158% na produção ferroviária do país (medida em TKU) e elevou o patamar de segurança das ferrovias brasileiras aos padrões internacionais, com uma impressionante redução de 89,60% no índice de acidentes. Como resultado do aumento de produtividade, o frete ferroviário apresentou uma queda significativa de preços e se mantém muito abaixo do rodoviário, sendo também mais barato do que o praticado em vários outros países.

Em que pesem esses avanços, as ferrovias respondem por apenas 20% da matriz brasileira de transporte de cargas. Esse percentual é muito inferior ao de outras nações de dimensões continentais. Na Rússia, que 81% de suas cargas são transportadas sobre trilhos. Nos Estados Unidos, 43%.

Além disso, o país não avançou nos investimentos no setor ferroviário para transporte de carga geral e passageiros.

Para que o Brasil alcance patamares mais elevados em relação aos atuais, o governo precisará atuar de forma assertiva em alguns eixos prioritários. Será preciso, em primeiro lugar, dar ao planejamento ferroviário tratamento de política de Estado — condição indispensável para destravar investimentos no setor. Por uma razão de fácil compreensão: o mercado de infraestrutura exige previsibilidade.

O transporte de cargas em volumes elevados requer metas claras, de prazos superiores à duração de um governo — o que exige que sejam tratados como políticas de Estado e não como programas genéricos.

O Governo Federal planeja leiloar novas concessões ferroviárias com investimentos previstos na ordem de R\$ 140 bilhões. A carteira de 2026 e 2027 prevê 8 leilões que abrangem mais de 9 mil quilômetros. A expansão exige encarar a realidade dos altos custos em CAPEX operacionais, com a previsão de dezenas de bilhões de reais em investimentos nos próximos anos.

R\$ 200
BILHÕES



DESDE O INÍCIO DO PROCESSO
DE DESESTATIZAÇÃO NO FINAL
DA DÉCADA DE 1990

Nesse ponto, é preciso apresentar outro eixo prioritário: os investimentos só serão concretizados se forem atendidas as condições ideais de financiamento — e essas condições incluem subsídios, prazo e sustentabilidade. Isso porque ferrovias são obras de capital intensivo, que envolvem riscos elevados e demandam longo tempo de maturação. A execução da expansão do transporte ferroviário exige novo modelo de *funding* que combine de forma inteligente recursos públicos e privados, inclusive para a construção de ferrovias para carga geral e passageiros.

O orçamento da União para 2026 aloca menos de mísero R\$ 1,0 bilhão para ações no setor, tão intensivo em capital, e, por outro lado, estabelece mais de R\$ 50 bilhões em emendas parlamentares, sem critérios e desassociadas de programas de governo.

Outra condição indispensável para a execução e maturação dos projetos é a estabilidade regulatória. Essa é uma condição mandatória para que os investidores globais se disponham a alocar os bilhões necessários para financiar os projetos.

Nesse cenário, os contratos precisam ser firmados dentro de um arcabouço trabalhista, fiscal e ambiental estável, sob a regulação e o controle de uma ANTT fortalecida e autônoma.

A integração multimodal deve se preocupar com a sustentabilidade e assegurar a competitividade do setor. Nesse aspecto, o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que se encontra em fase de elaboração, deve trazer uma definição clara das políticas, com métricas e metas bem definidas.

É importante criar mecanismos de desenvolvimento da indústria ferroviária local fornecedora de equipamentos, com condições de competição com os fornecedores internacionais.



RODOVIAS

Essencial para a integração logística e para o desenvolvimento do país, o setor de rodovias tem se deparado com desafios relacionados à manutenção da malha pública, com a necessidade de acelerar as concessões e com a adaptação frente à elevação dos custos e a ampliação dos riscos. Nem todos os desafios são novos.

Alguns, ao contrário, já se arrastam há alguns anos e sua persistência acaba gerando outros problemas. É o caso, por exemplo, da redução expressiva dos investimentos públicos em infraestrutura que, no caso das rodovias, resulta na manutenção deficiente e na necessidade de recuperação da malha pública.

Não houve avanço algum na extensão da malha rodoviária federal, mantida em cerca de 74 mil quilômetros há anos.

Por outro lado, houve avanços significativos no programa de concessões rodoviárias, com a realização de leilões competitivos, que atraíram novos *players* para o mercado. Também houve avanços importantes nos estudos de viabilidade dos projetos — uma vez que o país tem convivido com elevações significativas nos custos e com a ampliação dos riscos dos projetos. Em consequência, é cada vez maior a necessidade de mais agilidade nos processos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

A melhoria na estruturação tem levado ao aumento da qualidade técnica dos projetos. A agenda regulatória também vem sendo fortalecida.

Nem tudo, porém, são avanços. A capacidade regulatória da ANTT, por exemplo, foi comprometida pela escassez de recursos. Discussões estratégicas, que deveriam ser conduzidas sob o ponto de vista técnico, foram politizadas. É o caso, por exemplo, da implantação do *free flow*, que busca celeridade, segurança, redução das emissões e justiça tarifária.

Observou-se, também, o excesso de judicialização e de representações em Tribunais de Contas por agentes políticos, gerando insegurança jurídica.

A Política de Estado para transporte e logística dos próximos anos deve ter uma visão integrada e sistêmica, com a definição clara das atribuições de cada modal — inclusive o rodoviário — e prever a ampliação do uso de tecnologias para garantir maior segurança aos usuários.

A integração multimodal deve se preocupar com a sustentabilidade e assegurar a competitividade do setor. Nesse aspecto, o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que se encontra em fase de elaboração, deve trazer uma definição clara das políticas, com métricas e metas bem definidas.

PROPOSTAS

Entre as metas para os próximos anos destaca-se a busca da Segurança Jurídica, com estabilidade regulatória e previsibilidade para os investimentos. São necessários, também, esforços no sentido de se organizar a cadeia de suprimentos para reduzir os gargalos e, também, no sentido de unificar e conferir mais agilidade aos processos de licenciamento ambiental, sem prejuízo da sustentabilidade e garantia de eficiência.

As políticas públicas para os próximos quatro anos devem priorizar a ampliação de investimentos públicos na manutenção de rodovias federais sem viabilidade para concessão — seja por aplicação direta ou por PPP. Em paralelo, é necessário fortalecer mecanismos de governança e de transparência nos contratos e nos processos regulatórios, além de avançar com a ampliação do *free flow*. A consolidação do sistema passa pela previsão de mecanismos de reequilíbrio e pela definição de penalidades por evasão.





O setor portuário passou por importantes mudanças nas últimas décadas, que decorreram não apenas da maturação do mercado brasileiro e de um ambiente concorrencial frutífero, mas também de uma consolidação legislativa que garantiu as bases e a segurança jurídica para exploração portuária nacional.

Existem hoje, no Brasil, 526 terminais portuários, dentre estes 223 terminais de uso privado (TUP) localizados em portos privados, e 303 terminais arrendados em portos organizados (portos públicos), que operam um volume crescente de movimentação.

No entanto, apesar do notável amadurecimento do mercado nacional, o modal hidroviário segue sendo subutilizado. Estima-se que o Brasil possui mais de 60 mil quilômetros de potencial hidroviário navegável, porém aproveitado apenas 30% desta extensão comercialmente (para cargas e passageiros).

O modal aquaviário é uma alternativa de transporte limpa, eficiente e barata, que se alinha às melhores práticas globais de *Governança Ambiental, Social e Corporativa* (“ESG”). De acordo com os estudos realizados pela Antaq, o sistema rodoviário emite 116kg de gás carbônico a cada mil toneladas por quilômetro útil (TKU), enquanto, no sistema aquaviário, a emissão é de apenas 20kg. Os estudos demonstram também que há economia de combustível com o uso do modal, já que, nas rodovias, para se transportar mil “TKUs”, são necessários 96 litros de combustível, enquanto, nas hidrovias, são necessários apenas 5 litros.

Com efeito, é preciso que pensemos alternativas para garantir um ambiente mais adequado para os investimentos no setor, especialmente a partir do capital privado, com vistas a garantir soluções para superarmos juntos os entraves históricos de alocação de recursos enfiados pelo poder público e, a partir desta coalização de forças entre o público e o privado, tornar o setor portuário brasileiro um exemplo de sucesso ainda maior.



Existem hoje, no Brasil,
526 TERMINAIS PORTUÁRIOS

dentre estes
223 terminais de uso privado
(TUP) localizados em portos
privados, e
303 terminais arrendados
em portos organizados
(portos públicos),
que operam um volume
crescente de movimentação.

PROPOSTAS

Entre tais iniciativas, propõe-se a promoção de políticas públicas para o setor focados em dois pilares: (1) Profissionalização da gestão e governança dos portos públicos e (2) Regras contratuais focadas em resultados finalísticos (outputs).

Quanto ao primeiro pilar, é importante investir na gestão técnica, meritocrática e apartidário das autoridades portuárias. Afora a questão da escolha dos membros em bases técnicas, é fundamental o estabelecimento de metas e indicadores de desempenho para a correta aferição da qualidade do trabalho dos administradores (em linha com o que determina a Lei das Estatais), além de remuneração com parcela variável em função dos resultados obtidos, conforme melhores práticas de mercado.

Ainda, defende-se a predominância das autoridades portuárias na definição e implementação de estratégia dos portos organizados. A Administração Direta, no caso o Ministério dos Portos e Aeroportos, possui melhores condições para conduzir o planejamento setorial do setor de portos em nível nacional e às autoridades portuárias deve ser delegado o poder de definição e implementação da estratégia *in loco*, com instrumentos que garantam sinergia com as diretrizes nacionais.

Para este objetivo, além das relevantes tarefas já desempenhadas pela autoridade portuária, deve caber a elas, mediante celebração de instrumento de delegação, atualmente nas mãos do Poder Concedente e Antaq: (i) o planejamento do uso e ocupação das áreas dos portos organizados, definindo áreas a serem contratadas, perfil de cargas e forma de contratação; (ii) elaboração de editais e promoção da seleção dos ocupantes de áreas no porto; e (iii) autorização de novos investimentos nas áreas outorgadas e eventuais alterações contratuais, como mudança dos perfis de carga quando em linha com o planejamento do porto.



O desempenho da autoridade portuária poderá ser medido conforme metas e indicadores de desempenho, podendo ser utilizados os contratos de desempenho disciplinados pela Lei n. 13.934/2019. A Antaq, por sua vez, deve seguir com o relevante papel de regulação e fiscalização que já lhe é conferido pela legislação.

Quanto ao segundo pilar, a ABDIB defende a atualização relativa ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que é um instrumento desenvolvido para projeção e avaliação de riscos, receitas, custos e benefícios decorrentes de um empreendimento. Apesar da utilização do EVTEA servir como guia para tomada de decisão da Administração Pública no âmbito de concessões e desestatizações, na esfera portuária, com contratos de arrendamento que podem chegar a 70 anos, o EVTEA engessa os contratos de arrendamento e impõe barreiras burocráticas e regulatórias à atividade dos agentes privados.

O EVTEA deve ser encarado como um mecanismo de filtragem de interessados – ou barreira de entrada – apenas para fins de valuation inicial de certames para arrendamento de áreas portuárias, sem atrelar os contratos ao EVTEA original. Sugere-se, portanto, que se avalie alterações no Decreto nº 8.033/2013 e na Resolução Antaq nº 85, de 18 de agosto de 2022 que (i) substituam o EVTEA por outro documento mais alinhado à realidade portuária; e (ii) torne este estudo uma referência inicial, com flexibilidade para as partes determinarem a melhor forma de exploração do ativo portuário ao longo das décadas de contrato.



AEROPORTOS

O leilão que marcou a relicitação do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, realizado em março de 2026, significou um passo a mais na trajetória que tem marcado a consolidação e a modernização do setor no Brasil. Com a concessão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, concluída em 2023, fica a marca da transferência quase integral dos principais aeroportos do país à iniciativa privada.

Somam-se a essas iniciativas os avanços significativos nos estudos relacionados ao programa de concessão de aeroportos regionais — o “Programa AmpliAR”, além de providências voltadas para o reequilíbrio em função dos prejuízos acarretados pela pandemia da Covid-19.



O leilão que marcou a relicitação do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, realizado em março de 2026, significou

UM PASSO A MAIS NA TRAJETÓRIA QUE TEM MARCADO A CONSOLIDAÇÃO E A MODERNIZAÇÃO DO SETOR NO BRASIL.

Por outro lado, é imprescindível registrar o retrocesso do processo de concessão do Santos Dumont, no Rio de Janeiro, único entre os aeroportos mais movimentados do país que permanece sob administração da Infraero. Outro retrocesso importante se deu em relação à falta de autonomia, à desvalorização do quadro técnico e à escassez de recursos à disposição da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

PROPOSTAS

A existência de uma agência reguladora técnica e bem estruturada, com previsibilidade orçamentária e corpo robusto de servidores é um ponto importante entre as propostas do Comitê. Nesse sentido, é indispensável trabalhar para o fortalecimento, independência e autossuficiência financeira e orçamentária da ANAC.

Outras propostas de destaque envolvem ações voltadas para a ampliação do peso do modal aéreo na matriz brasileira de transporte de carga e de passageiros. É fundamental a adoção de políticas públicas voltadas para o amadurecimento do Programa AmpliAR, voltado para a inclusão de novas cidades e regiões atendidas pelo transporte aéreo regular.

Isso exige o aprimoramento da modelagem de concessão dos aeroportos regionais, com objetivo de torná-los viáveis e atrativos para o setor privado. Também contribuiria para esse esforço a adoção de critérios de classificação dos aeroportos por porte e movimento, com a redução dos requisitos operacionais para os aeroportos menores. É o caso, por exemplo, dos requisitos de alfandegamento.

Outro ponto sensível é a necessidade de regularização das Empresas de Serviço Auxiliares de Transporte Aéreo — ESATAs.

Ainda no que diz respeito aos contratos de concessão, é preciso estabelecer procedimentos que possibilitem a reequilíbrio imediato em razão dos impactos que a Reforma Tributária terá sobre os serviços aeroportuários. No capítulo referente à imprevisibilidade tributária, também é indispensável o acompanhamento junto ao STF do Tema de Repercussão Geral nº 1297, que trata da cobrança de IPTU sobre concessões. A medida também exigirá reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.



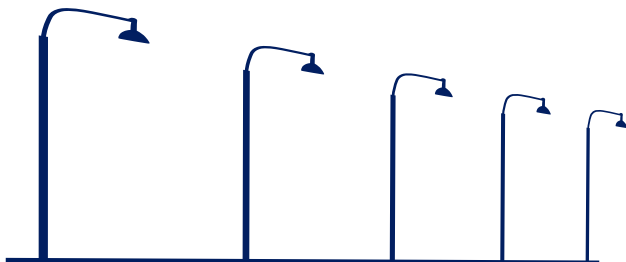
Em linha semelhante, observa-se a necessidade de adoção de procedimentos que possibilitem a análise prévia pelo Ministério setorial e pela ANAC do impacto sobre os aeroportos das solicitações e das medidas baixadas por outros órgãos reguladores. Isso evitaria a criação de obrigações incoerentes à operação aeroportuária e, nos casos em que se confirmasse a exigência, possibilitaria eventuais reequilíbrios econômico-financeiros aos contratos de concessão.

Ainda no que diz respeito à previsão de reequilíbrio, é preciso considerar a delegação de atribuições e exigências não previstas em contratos originais — como a instalação e manutenção de “e-gates”, postos de controle migratório, mini UTI e outras benfeitorias. É fundamental que haja um ambiente de previsibilidade regulatória junto aos órgãos reguladores primários (como a ANAC e o Ministério Setorial) e demais órgãos (Anvisa, Ibama, Receita Federal, Polícia Federal...)

Algumas ações pontuais também merecem destaque entre as propostas para o setor. Uma delas diz respeito ao estabelecimento de políticas para regulamentação e autorização de cabotagem aérea no Brasil. Outra se refere à implantação de mecanismos que possibilitem a utilização de recursos do FNAC para desenvolvimento do setor aeroportuário e aéreo. Também se faz necessária a adoção de um procedimento que possibilite a transferência da tarifa de embarque para a conta bancária da concessionária no momento do pagamento pelo passageiro. Outra ação pontual que pode ter grande repercussão sobre o setor diz respeito às iniciativas governamentais e legislativas destinadas a facilitar a entrada de novas companhias aéreas no país.



ILUMINAÇÃO PÚBLICA E CIDADES INTELIGENTES



Uma das demandas mais caras às concessionárias do setor nos últimos anos tem sido o fomento de propostas para a integração de PPPs de Iluminação Pública (IP) a soluções de Cidades Inteligentes, bem como a inclusão dos serviços acessórios nos contratos. Também está em curso um trabalho efetivo no sentido de se padronizar os processos e contratos e de dar apoio institucional aos municípios interessados em adotar ou expandir as soluções que combinem os serviços de IP com os demais recursos.

Tais demandas se manifestam ao mesmo tempo em que instituições como BNDES, CAIXA, BID, IFC e entidades regionais de fomento oferecem(ram) ao mercado projeto mais bem estruturados — o que tem contribuído de forma especial para a expansão da rede. Hoje, mais de 5 milhões de pontos de luz em todo o país, que atendem cerca de 27% da população, já estão sob responsabilidade de PPPs de IP.

Esse número deve se expandir consideravelmente com a adesão de uma quantidade cada vez mais expressiva de municípios ao sistema de PPPs e com a implantação dos primeiros projetos-piloto de consórcios municipais.

Alguns dos novos projetos que já contemplam as primeiras experiências de integração de IP com os serviços — situação que ganha estímulo com a possibilidade aberta da reforma tributária do uso da COSIP para financiamento dos novos sistemas.

Como aspecto negativo, porém, há de se registrar a interrupção pelo BNDES dos serviços de estruturação dos projetos de Iluminação Pública.

PROPOSTAS

As concessionárias do setor trabalham no sentido de modernizar o sistema brasileiro de Iluminação Pública de forma integrada e otimizada, com serviços inteligentes para a administração pública, tendo a COSIP como fonte de custeio. Para os próximos quatro anos, a intenção é monitorar e apoiar os municípios que estejam em fase final de contratos de PPPs de IP com apenas um ciclo de investimentos. Para isso, será necessário propor critérios e metodologias que permitam aos municípios definir os valores de COSIP à luz de seu uso ampliado.

Também é importante apoiar municípios na formulação de suas estratégias para cidades inteligentes, considerando a PPP com serviços de Iluminação Pública e a COSIP como elementos centrais dessa iniciativa. Além disso, é preciso trabalhar no sentido de fomentar a criação de consenso junto a órgãos de controle e ao Judiciário sobre as tecnologias e serviços que podem ser custeadas pela COSIP.

Trabalhar pela qualificação técnica nos municípios para a estruturação e acompanhamento dos projetos de PPPs.





INFRAESTRUTURA SOCIAL

O setor de infraestrutura social tem passado, nos últimos anos, por uma transformação significativa, impulsionada pela necessária ampliação do acesso a serviços públicos essenciais com maior eficiência e qualidade. A evolução recente é marcada pela expansão das Parcerias Público-Privadas (PPPs) e das concessões como instrumentos estratégicos para viabilizar projetos em áreas como saúde, educação e socioeducativa. Entre 2023 e outubro de 2025, foram realizados 12 leilões bem-sucedidos, sendo seis projetos na área de Educação, cinco em Saúde e um Socioeducativo. Isso totaliza investimentos superiores a R\$ 8,7 bilhões para os próximos anos.

Uma característica do setor é que a maioria das iniciativas não parte da União, mas dos estados e municípios.

Mesmo com os avanços, persistem desafios estruturais. Entre eles se destacam a baixa capacidade técnica de entes subnacionais, a fragmentação institucional e a resistência cultural às PPPs em setores sensíveis como educação e saúde. Para destravar investimentos, é essencial fortalecer governança, padronizar modelagens e aprimorar comunicação com a sociedade, garantindo portfólios robustos e sustentabilidade de longo prazo. A adoção de boas práticas e a otimização das etapas de estruturação são fundamentais para assegurar impacto positivo e continuidade das iniciativas.

Parte da deficiência dos estados e municípios no que se refere à elaboração de projetos vem sendo compensada pelo aumento expressivo do número de projetos em estruturação por instituições como CAIXA, BNDES, BID, IFC, NDB, CAF, BRDE, BNB, entre outros, pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e pelo apoio do FDIRS. Essa presença sinaliza o crescimento contínuo do setor.

PROPOSTAS

Entre as ações propostas destaca-se o fomento à estruturação de novos projetos de infraestrutura social. Essa providência é essencial para a promoção do incentivo à estruturação de novos projetos por meio de ampliação dos chamamentos públicos via FEP/CAIXA, BNDES e FDIRS. Além disso, facilitaria o acesso de estados e municípios a soluções inovadoras em infraestrutura social. Também é fundamental estimular a participação ativa de órgãos multilaterais, como BID e IFC para apoiar tecnicamente e financiar iniciativas, ampliando o pipeline de projetos e fortalecendo o desenvolvimento sustentável do setor.

É preciso, também investir na capacitação e transferência de conhecimento para os entes subnacionais, bem como abrir linhas de crédito especiais para a infraestrutura social pelo BNDES, CAIXA e outros bancos públicos. Inclusive os regionais, como BNB, BDMG e BRDE. Essas linhas devem prever condições mais favoráveis de taxas e prazos em relação ao mercado privado.

Outra providência necessária é a simplificação do processo para emissão de debêntures incentivadas, que deve prever, também, a aprovação prévia para projetos estruturados por grandes agentes, como CAIXA, BNDES, IFC e BID, aumentando a segurança jurídica e permitindo que o benefício fiscal seja compartilhado com a sociedade, reduzindo custos públicos.

Outro objetivo é a redução do tempo médio para estruturação dos projetos para até 18 meses, com base em diretrizes padronizadas e modelo de sucesso, acelerando a entrega.

EMPRESAS ASSOCIADAS

ACCENTURE DO BRASIL LTDA
ACCIONA INFRAESTRUTURAS S.A.
AEGEA SANEAMENTO E PARTICIPAÇÕES S.A.
ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA
ALUPAR INVESTIMENTO S.A.
ALVAREZ & MARSAL CONSULTORIA EM
ENGENHARIA LTDA
ALYA CONSTRUTORA S.A
ANDRITZ HYDRO LTDA
AON HOLDING CORRETORES DE SEGUROS LTDA
ARAXÁ ENGENHARIA S.A
ARCADIS LOGOS S.A.
ARCO CONSULTING PARTNERS
AROEIRA SALLES ADVOGADOS
ARTERIS S.A.
AXIA ENERGIA
BANCO FATOR S.A.
BARBOSA MELLO PARTICIPAÇÕES E
INVESTIMENTOS S.A.
BDO RCS AUDITORES ASSOCIADOS LTDA
BF CAPITALASS. EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA
BNB – BANCO DO NORDESTE DO BRASIL S.A.
BNDES
BOCATER, CAMARGO, COSTA E SILVA &
RODRIGUES ADVOGADOS
BR INFRA GROUP
BRAMETAL S.A
BRK AMBIENTAL
BROOKFIELD BRASIL LTDA
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
CDHU
CODEMGE – CIA DESENVOLVIMENTO
DE MINAS GERAIS
CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A.
CPFL ENERGIA S.A
CPP – COMPANHIA PAULISTA DE PARCERIAS
CRASA INFRAESTRUTURA S.A.
DAYCOVAL SEGUROS S.A.
DELTA COMERCIALIZADORA DE ENERGIA LTDA
DEMAREST ADVOGADOS



EMPRESAS ASSOCIADAS

ECORODOVIAS INFRAESTRUTURA E LOGISTICA S.A.	OPY HEALTHCARE GESTÃO DE ATIVOS E
EDP ENERGIAS DO BRASIL S.A	INVESTIMENTOS S.A
EGTC INFRA S.A	ORIZON MEIO AMBIENTE S.A
ENEL DISTRIBUIÇÃO SÃO PAULO	PERFIN INFRA PARTICIPAÇÕES LTDA
ENGIE BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA	PINHEIRO NETO ADVOGADOS
ENRST & YOUNG ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA	PORTAL INFRANEWS LTDA
FATOR SEGURADORA	PMMF ADVOGADOS
FELSBERG E PEDRETTI CONSULTORES LEGAIS	PROMON ENGENHARIA LTDA
GALAPAGOS CAPITAL INVESTIMENTOS E	ROADIS BRASIL PARTICIPAÇÕES DE
PARTICIPAÇÕES LTDA	INFRAESTRUTURA LTDA
GE ENERGIA RENOVÁVEIS LTDA	ROLIM, GOULART, CARDOSO ADVOGADOS
GO ASSOCIADOS CONSULTORIA EMPRESARIAL LTDA	RUMO S.A
GRANT THORNTON DIGITAL SERVICES LTDA	SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES
GRECA DISTRIBUIDORA DE ASFALTOS LTDA	SCALA DATA CENTERS
GRID SOLUTIONS TRANSMISSÃO DE ENERGIA LTDA	SIEMENS ENERGY BRASIL LTDA
GS INIMA BRASIL LTDA	SIEMENS INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIA LTDA
HITACHI ENERGY BRASIL LTDA	SM ASSESSORIA EMPRESARIAL E GESTÃO
I.C.COHEN SOCIEDADE DE ADVOGADOS	HOSPITALAR
INOVA BH S.A.	SOLVI PARTICIPAÇÕES S.A.
INTERCEMENT BRASIL S.A	STATE GRID BRAZIL HOLDING S.A
INTERTECHNE CONSULTORES ASSOCIADOS S.C. S.A	TAESA - TRANSMISSORA ALIANÇA DE ENERGIA
ISA ENERGIA BRASIL S.A	ELÉTRICA S.A
KPMG CORPORATE FINANCE LTDA	TABOCAS PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS
LAURO CELIDÔNIO NETO ADVOCACIA	S/A
LCA CONSULTORES S.S.	TAROBÁ ENGENHARIA E NEGÓCIOS LTDA.
LEITE, TOSTO E BARROS ADVOGADOS ASSOCIADOS	TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS
MACHADO, MEYER, SANDACZ E OPICE ADVOGADOS	TECHINT ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO S.A
MACQUARIE BRASIL PARTICIPAÇÕES LTDA	TOKIO MARINE SEGURADORA
MANESCO, RAMIRES, PERES, SOCIEDADE E	TOZZINI, FREIRE, TEIXEIRA E SILVA ADVOGADOS
ADVOGADOS	TSEA ENERGIA
MANTA CONSULTORIA	TUPY S.A
MARSH CORRETORA DE SEGUROS LTDA	VALE S.A
MATTOS FILHO ADVOGADOS	VALLYA ADVISORS ASSESSORIA FINANCEIRA LTDA
MOTIVA	VINCI AIRPORTS
MOTTA FERNANDES ADVOGADOS	VLI MULTIMODAL
NEOENERGIA S.A	VOCATUS ECONOMIA E FINANÇAS
NORTE ENERGIA S.A	VOITH HYDRO LTDA
NUCLEP - NUCLEBRÁS EQUIPAMENTOS PESADOS S.A	XP INVESTIMENTOS CORRETORA DE CâMBIO,
OEC – ODEBRECHT, ENGENHARIA E	TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A
CONSTRUÇÃO	WEG EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS S.A.
	WIZ CORPORATE SOLUÇÕES E CORRETAGEM DE
	SEGUROS LTDA

