

AGENDA PRESIDENCIÁVEIS

2022



SINICON

Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada-Infraestrutura

**PROPOSTAS DO SETOR DA CONSTRUÇÃO
PESADA-INFRAESTRUTURA
2023-2026**

WWW.SINICON.ORG.BR

AGENDA PRESIDENCIÁVEIS

2022

**PROPOSTAS DO SETOR DA CONSTRUÇÃO
PESADA-INFRAESTRUTURA
2023-2026**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Agenda Presidenciais : 2022 : propostas do setor
da construção pesada-infraestrutura : 2023-2026.
-- Brasília, DF : SINICON - Sindicato da Indústria
da Construção Pesada - Infraestrutura, 2022.

Vários colaboradores.
Bibliografia.
ISBN 978-65-997972-0-0

1. Infraestrutura (Economia) - Brasil 2. Sindicato
da Indústria da Construção Pesada - Infraestrutura
(SINICON)

22-112934

CDD-330.981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Infraestrutura : Economia 330.981

Eliete Marques da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9380

EXPEDIENTE

COLABORADORES

TATIANE OLLÉ
Diretora Jurídica

RENILDA CAVANCANTI
Assistente do Jurídico

CLAUDIA CRIVANO
Secretária do Jurídico

VIVIANE NUNES
Diretora de Relações Institucionais

BRUNO LAMOUNIER
Gerente Administrativo Financeiro

RICARDO AVELAR
Assistente Administrativo

ELABORAÇÃO

Claudio Medeiros
Tatiane Ollé
Viviane Nunes

DIAGRAMAÇÃO

VN Comunicação

COMITÊS

JURÍDICO
Coordenador: Cristiano Borges Castilhos

TRIBUTÁRIO
Coordenadora: Evelyn Cordeiro

RELAÇÕES INSTITUCIONAIS
Coordenador: Daniel Bogéa

RELAÇÕES TRABALHISTAS
Coordenador: Alexandre Nunes

ENGENHARIA E INOVAÇÃO
Coordenador: Ricardo Fortini

COMUNICAÇÃO
Coordenadora: Viviane Nunes

GT BIM
Coordenador: Erik Santos

SEGURO GARANTIA
Coordenador: Paulo Coutinho

EXPEDIENTE

PRESIDÊNCIA E CONSELHO

CLAUDIO MEDEIROS
Presidente

RICARDO FORTINI
Vice-Presidente

PAULO TESSARI COUTINHO
Conselheiro

CARLOS NASCIMENTO
Conselheiro

ALEXANDRE DA CUNHA GUEDES FILHO
Conselheiro

NELSON ROBERTO REQUIÃO MOURA
Conselheiro

RAIMUNDO CRUZ NASCIMENTO
Conselheiro

MÁRCIO DE SOUZA PEREZ
Conselheiro

JOSÉ MARIA M. DE AZEVEDO
Conselheiro

DANIEL RIZZOTTI DE OLIVEIRA
Conselheiro

ROQUE MANOEL MELIANDE
Conselheiro Fiscal

JOSÉ MÁRIO CASTILHO
Conselheiro Fiscal

FERNANDO CARLOS A. TEIXEIRA
Conselheiro Fiscal

FERNANDO ANTÔNIO QUINTAS ALVES FILHO
Conselheiro

DIRETORIAS REGIONAIS

BAHIA
Ronald Velame

GOIÁS
Mário Rassi

PARÁ
Carlos Nascimento

PERNAMBUCO
Fernando Teixeira

SERGIPE
Raimundo Nascimento

CONSELHO DE ÉTICA

Tatiane Ollé – Coordenadora
Eduardo Staino
Rosi Silva
Jussara Rocha Tibério
Patrícia Bueno
Guilherme Luna
Cinthia Teixeira Galvão – SUPLENTE
Alexandre Baltar
Flavia Gabriela Oyo Franca – SUPLENTE
Luiz Felipe Seabra
Dante Degani – SUPLENTE

ÍNDICE

1.Expediente	03
2.Apresentação.....	07
3. Sobre o SINICON	08
4. 15 principais pontos	09
5.Visão Geral da Infraestrutura no Brasil	12
6.Visão geral do setor de infraestrutura do Brasil no mundo	18
7.PPP	28
8.Competitividade	29
9.Por que investir em infraestrutura	30
10.Investimento em inovação	32
11.Acordos de leniência	33
12.Elementos para visão geral	37
13.Planejamento	39
14.Execução orçamentária	41
15.Critérios para contratação de estudos	42

ÍNDICE

16. Alternativas para levantamento de recursos	43
17. Garantias ao investidor	44
18. Execução	45
19. Agilização da desapropriação de áreas	47
20. Acompanhamento e certificação de projetos	48
21. Segurança jurídica dos atos e decisões administrativas	49
22. Revisão das atividades das Agências Reguladoras	51
23. Aperfeiçoamento do sistema de controle da Administração Pública	53
24. Dar rigidez à legislação sobre as concessões	54
25. Exportação de serviços de Engenharia	55
26. Não suspender o fundo público de financiamento	56
27. Equalização de taxa de juros	58
28. (ESG) <i>Environmental, Social and Corporate Governance</i>	61
29. Adesão do Brasil ao Acordo de Compras Governamentais da OMC	62
30. Regulamentação do lobby/relações institucionais e governamentais	65
31. Conclusão	66
32. Siglas utilizadas	67
33. Bibliografia	

APRESENTAÇÃO

As esperanças se renovam, para o setor de infraestrutura com o retorno à normalidade da vida dos brasileiros.

Infraestrutura é o cerne de toda economia da nação. Cria melhores condições para a vida em sociedade, gera emprego na veia, é vacina para o desenvolvimento e movimentação diversos setores da economia.

Planejar o Brasil do futuro é um dos principais desafios do Estado, que para atingir seus objetivos, necessariamente, precisa articular alinhamento entre entes públicos e privados, com estabelecimento de metas planejáveis, construção de segurança jurídica e indicadores de eficiência.

Momentos difíceis exigiram de todas as cadeias produtivas muita cautela e prudência para enfrentar uma pandemia que se mostrava forte para ser debelada em pouquíssimo tempo, arrastando economias para atender as sociedades duramente afetadas pelas consequências da Covid-19.

Desestabilização de planejamentos econômicos e estruturais vieram como consequência deste que foi um dos piores momentos já enfrentados pelos países mundo afora.

Esta desestabilização prejudicou demais os planos para a indústria da construção pesada infraestrutura, uma vez que postergações de investimentos no setor também aconteceram face às necessidades financeiras para atender os cidadãos brasileiros.

Agora é hora de retomar, e retomar com vigor.

Mais um certame político está por vir no mês de outubro.

Grandes forças políticas estão em jogo, mas, independente do vencedor, não será mais possível retardar investimentos extremamente necessários para que o Brasil se torne produtivo e competitivo. E isto passa pela implantação de projetos de infraestrutura extremamente necessários para que se obtenha o resultado esperado para os próximos anos e décadas.

Este documento tem como proposta dar base às questões legislativas da agenda de desenvolvimento do país, sem deixar de observar as externalidades.

Claudio Medeiros
Presidente do SINICON



SOBRE O SINICON

O SINICON - Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura é a mais antiga organização que representa, em caráter nacional, as empresas que exercem atividade econômica da construção pesada-infraestrutura. Fundado em 1959, com Sede no Rio de Janeiro e Representação em Brasília e Salvador, possui representantes junto às Federações das Indústrias em diversos Estados. Mais do que uma entidade de classe, o SINICON é instrumento fundamental na representação das empresas que operam no setor e que exercem um importante papel na consolidação e expansão da infraestrutura física do País.

A atividade da Construção Pesada-Infraestrutura - CNAE 42 e 43, responde por significativa parcela do Produto Interno Bruto (PIB). Constitui um dos mais importantes segmentos empresariais brasileiros, fomentador de tecnologia, exportador de serviços e gerador de milhões de empregos.

O SINICON possui expertise e um importante histórico no diálogo com entidades representantes de trabalhadores, em negociações coletivas de trabalho, na prestação de apoio relacionado à interação de empresas e trabalhadores, sobretudo pelas prerrogativas que detém e pela presença em diferentes Unidades da Federação.

O SINICON detém a faculdade da representação judicial e extrajudicial de suas Associadas. Na qualidade de órgão técnico e consultivo, é uma entidade credenciada junto às Casas do Congresso Nacional para subsidiar tecnicamente a formulação de legislações pertinentes à atividade da construção pesada-infraestrutura, bem como para apresentar proposições e sugestões de aprimoramento.

Respalado pela legislação vigente, O SINICON, atuando em prol de suas associadas, tem garantido suporte permanente na defesa dos interesses estratégicos do setor, junto aos órgãos de governo e à iniciativa privada.

15 PRINCIPAIS PONTOS



MALHA VIÁRIA QUE CONECTA PESSOAS, EMPRESAS, REGIÕES E O BRASIL

Nos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário, apesar dos avanços dos últimos anos, a conectividade e a expansão do sistema são fatores-chave para a competitividade no transporte de cargas/produtos, desenvolvimento regional e produtividade das empresas. Empresas, negócios e a população se beneficiam diretamente desses investimentos, encurtando distâncias com segurança e organização.



ENERGIA LIMPA E BARATA PARA TODOS

É preciso garantir acesso à energia barata, confiável, sustentável e renovável para todos. Assim, os prejuízos ao meio ambiente serão mitigados, em especial durante sua produção. Pessoas de baixa renda e em situação de vulnerabilidade não podem ter dificuldade para acesso à luz elétrica. É preciso investir em: energia hidroelétrica; energia marinha; energia eólica; energia solar (fotovoltaica e térmica); bioenergia e energia geotérmica, aumentando a capacidade instalada a partir de fontes renováveis.



OBRAS QUE GERAM EMPREGOS DIRETOS, INDIRETOS E DESENVOLVIMENTO

O investimento em infraestrutura traz efeito econômico direto. O setor é importante gerador de emprego e renda para os trabalhadores. Estudo do SINICON identificou que a cada R\$ 1 milhão investido, gera-se 34 novos postos de trabalho diretos, além dos postos indiretos, gerados na cadeia, de mais de quatro mil empresas fornecedoras. Construção Pesada é um setor com alta formalização de emprego (79%).



CONCESSÕES QUE ALAVANCAM INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Além de dar continuidade ao pacote de concessões, mecanismo relevante para o desenvolvimento econômico, é fundamental uma atuação organizada para solucionar a onda de pedidos de relicitação, em acordo com a Lei Nº 13.448[1], e destravar cerca de R\$ 45 bilhões da iniciativa privada represados com a suspensão dos contratos inviabilizados pela crise econômica e restrições de financiamento estruturados.



OBRAS DE SANEAMENTO QUE MELHORAM A SAÚDE DA POPULAÇÃO E DIMINUEM CUSTO COM O SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE

É imprescindível a implementação de gestão integrada dos recursos hídricos em todos os níveis. A falta de saneamento sobrecarrega o sistema de saúde pública. Em 2019, o SUS contabilizou 672.367 dias de internações ocasionadas por diarreia e gastroenterite de origem infecciosa presumível e outras doenças infecciosas intestinais que custaram R\$ 81 milhões de recursos públicos em tratamento



RETOMADA DE OBRAS ESTRUTURANTES

É medida fundamental a utilização dos recursos provenientes dos acordos de leniência e dos respectivos recebíveis futuros, para a retomada de obras estruturantes. Isto porque são obras que dão suporte a todos os trabalhos projetados e desenvolvidos para a execução da infraestrutura necessária, para o desenvolvimento do País.



PERT – PROGRAMA DE REGULARIZAÇÃO TRIBUTÁRIA

O equacionamento das dívidas tributárias com a União, acumuladas nos últimos anos em que elevados prejuízos foram registrados, é aspecto essencial na criação das condições para que as empresas do setor saneiem seus balanços e voltem a acessar os mercados creditícios e de seguro



AGILIZAÇÃO DE LICENÇAS AMBIENTAIS [1]

A obtenção das licenças ambientais é causa de atrasos comuns na execução de obras públicas. Esses atrasos frequentemente resultam em severos prejuízos à Administração e às empresas, pois eleva o custo da obra (que não logra obter o objeto contratado) e ao contratado (que se vê vinculado a um contrato que não pode executar, deixando, por conseguinte, de obter as receitas esperadas).



AGILIZAÇÃO DA DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREAS

Indefinições quanto aos custos de expropriação e a responsabilidade pela sua realização não podem comprometer a segurança jurídico-institucional dos contratos. Assim, é necessária a reforma das normas aplicáveis às desapropriações.



REVISÃO DA ATIVIDADE DAS AGÊNCIAS REGULADORAS

A ausência de capacidade técnica e de independência produzem efeito contrário: risco regulatório e incertezas sobre a gestão contratual, quando não afastam agentes privados, resultam em maior preço pago pelos usuários e pela Administração.

[1] Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria



APERFEIÇOAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

É necessária estabilidade de repasses de recursos orçamentários, de forma a assegurar que tais entidades possam atingir seus objetivos legais. Para tanto, é preciso a adoção de critérios objetivos para seleção de profissionais para o quadro diretivo. Além disto, implementar marco legal e suporte institucional –que viabilizem um ambiente adequado para as decisões de diretores e servidores técnicos.



REGULAMENTAÇÃO DO LOBBY/RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E GOVERNAMENTAIS

A regulamentação da atividade de defesa de interesses é fundamental para conferir um ambiente democrático, transparente e seguro, com regras claras e não burocráticas, seja para o agente público ou para o agente privado.



EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA

O tratamento tributário, concedido pelos países, sobretudo ao lucro gerado pelo investimento no exterior, é o elemento mais importante de uma política bem-sucedida para dar competitividade às operações das empresas no exterior. O aumento na demanda externa por serviços de engenharia leva a um incremento na demanda interna de produtos e serviços que compõem a cadeia produtiva desses serviços, lembrando que a geração de empregos na exportação de serviços de engenharia ocorre exclusivamente no Brasil.



ACORDOS DE LENIÊNCIA

AA existência de múltiplos órgãos de controle interno e externo da administração, em suas três esferas, federal, estadual e municipal ocasiona, não raras vezes, sobreposição de regimes sancionatórios. Com isso, um único fato tido por ilícito acaba sendo ‘multiprocessado’ por diversos órgãos da administração, culminando na imposição de sanções distintas nas respectivas esferas de atuação. O Estado não possui atuação organizada no que se refere aos múltiplos regimes sancionatórios.



EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

A baixa capacidade de planejamento do Governo e a ausência de estratégia para realização de investimentos, fragiliza a gestão e gera ineficiência na alocação dos recursos públicos em infraestrutura. O ciclo orçamentário deve operacionalizar uma política de longo prazo de investimentos



INVESTIMENTO EM INOVAÇÃO

No que se refere à competitividade dos serviços, embora fatores como expertise técnica, inovação, qualificação de mão de obra entre outros sejam determinantes para a competitividade das empresas internacionalmente, são as condições de acesso a financiamento e garantias que determinam, em última instância, a capacidade de obter contratos.

5. VISÃO GERAL DO SETOR DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL



É o conjunto de segmentos de transportes, saneamento, usinas hidroelétricas, termoeletricas, renováveis, portos, aeroportos, rodovias, sistemas de telecomunicações, ferrovias, gasoduto, refinarias e sistemas de transmissão de energia que influenciam a produção de todo o conjunto de bens e serviços para a sociedade.

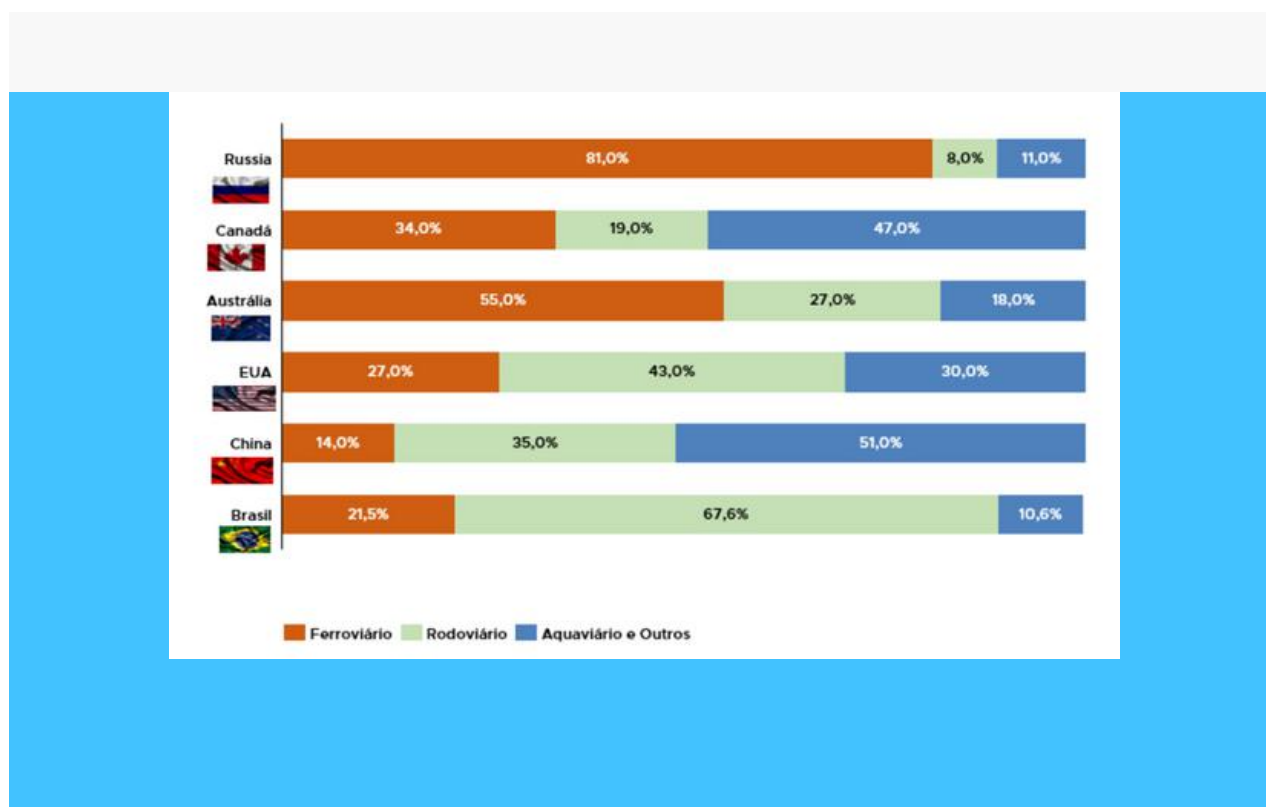
Seus efeitos são diretamente sentidos pela população, e quando ausentes ou precários prejudicam não apenas a sociedade, como também a economia. Falta de malha viária: o Brasil possui cinco modais de transporte: rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário.

5.1 Malha Viária

O principal deles é o **rodoviário**, cuja situação é precária, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que avaliou 109.103 quilômetros de rodovias pavimentadas federais e estaduais, no estudo 'Pesquisa CNT de Rodovias 2021'. O trabalho mostrou que 61,8% da malha rodoviária brasileira está classificada como regular, ruim ou péssima. Deste percentual, 91% são de rodovias públicas.

De acordo com estudo realizado pela ABCR em 2020, estavam licitados 23.230 quilômetros. Número que poderá duplicar de tamanho, com o ingresso de 45 novas concessões.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), o modal **ferroviário** ainda apresenta baixa densidade da malha, se comparado a países de dimensões continentais, como Canadá, Índia e China e mesmo diante de seus pares na América Latina, como México e Argentina, conforme gráfico abaixo:



Dos 80 projetos apresentados, 27 foram aprovados. As renovações, juntas, somam R\$ 65 bilhões de investimento, em 30 anos. Já, quando se fala da indústria ferroviária, esta ainda se encontra ociosa, com crescimento previsto a partir de 2023. Na área de trens de passageiros, no ano de 2022, todas as fábricas estão paradas [2]. As de carga, estão com 80% de ociosidade e estão trabalhando em condições de subutilização. O mercado caiu, por conta das renovações que não aconteceram a tempo.

Dados do Ministério da Infraestrutura (Minfra) demonstram que o país possui quase 14 mil quilômetros de rios, sendo o modal **aquaviário** uma opção mais econômica, com eficiência energética 29 vezes maior que o rodoviário, consome 19 vezes menos combustível e emite seis vezes menos gás carbônico.

Mesmo assim, é pouco representado na matriz de transporte. É preciso investir tanto nas vias navegáveis interiores, quanto nos canais de acesso aos principais portos públicos do país. Há regiões no Brasil, como a Amazônia, que dependem exclusivamente deste modal. O investimento para o segmento deve ser baseado nos projetos do PPI, carteira do BNDES e investimento dos operadores.

O modal **dutoviário** não possui grande representatividade na matriz logística de transportes. Sua principal utilização é para o transporte de fluidos derivados do petróleo e sólidos minerais. Há a necessidade de ampliar esta malha, devido à transição energética e desenvolvimento do mercado de hidrogênio, um combustível barato e de baixo impacto ambiental, que neutraliza as emissões de carbono. Consequentemente, faz-se necessário seu desenvolvimento – em infraestrutura de produção, armazenamento e distribuição do hidrogênio.

Na questão aeroportuária, são necessários investimentos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura deste modal, consequentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Para tanto, é necessário que aconteça, ainda em 2022, a sétima etapa das concessões, em bloco, chegando-se ao final do ciclo. Todos os aeroportos que estavam sob supervisão da Infraero, passaram para a iniciativa privada e os ganhos em eficiência são amplamente conhecidos. É imprescindível a necessidade de religar os aeroportos que foram devolvidos.

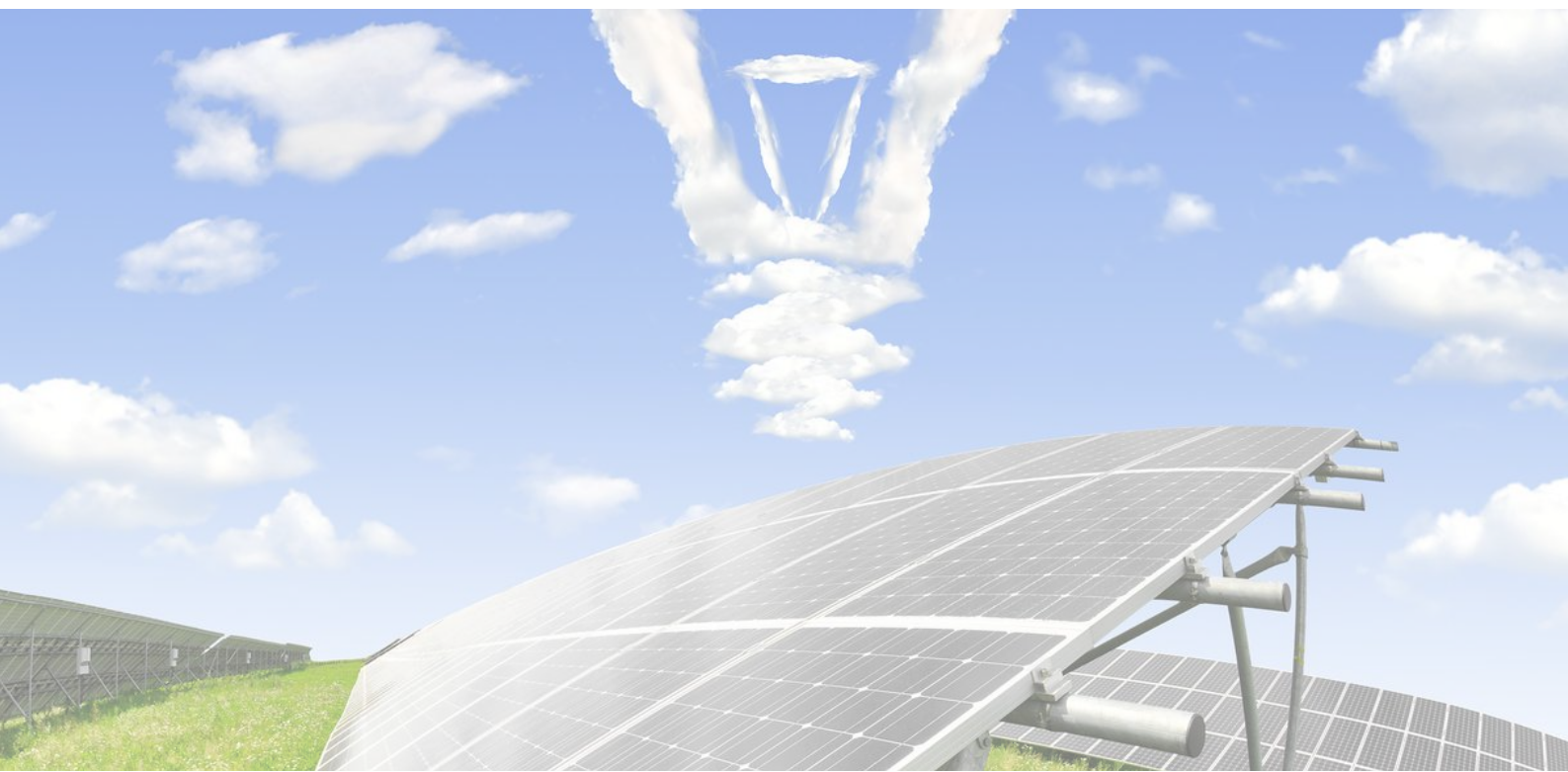
[2] Até o momento da finalização deste documento (11 de abril de 2022)

5.2 Falta de investimento no setor de energia

Entre os 15 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU para 2030 (ODS2030), o sétimo trata sobre energia acessível e limpa, de modo a garantir acesso à energia barata, confiável, sustentável e renovável para todos. Assim, os prejuízos ao meio ambiente serão mitigados, em especial durante sua produção.

Pessoas de baixa renda e em situação de vulnerabilidade não podem ter dificuldade para acesso à luz elétrica.

É preciso investir em: energia hidroelétrica; energia marinha; energia eólica; energia solar (fotovoltaica e térmica); bioenergia e energia geotérmica, aumentando a capacidade instalada a partir de fontes renováveis. O investimento em geração de energia elétrica deve se basear em: outorgas concedidas em Ambiente de Contratação Regulado (ACR) e Ambientes de Contratação Livre (ACL), além do indicativo no PDE2030.



5.3 Obras de Saneamento

De acordo com os ODS2030, é preciso garantir a disponibilidade e a gestão sustentável da água potável e do saneamento para todos. É necessário alcançar o acesso universal e equitativo à água potável e segura para o país, com acesso à higiene e saneamento adequados.

Além disto, reduzir a poluição, aumentar substancialmente a eficiência do uso da água, assegurar retiradas sustentáveis e o abastecimento de água doce para enfrentar a escassez. Desta forma, há diminuição substancial do número de pessoas que sofrem com a escassez deste recurso natural. Para tanto, é imprescindível a implementação de gestão integrada dos recursos hídricos em todos os níveis. A falta de saneamento sobrecarrega o sistema de saúde pública. Em 2019, o SUS contabilizou 672.367 dias de internações ocasionadas por diarreia e gastroenterite de origem infecciosa presumível e outras doenças infecciosas intestinais que custaram R\$ 81 milhões de recursos públicos em tratamento. Essas enfermidades estão associadas à ausência ou precariedade de saneamento básico.

O Novo Marco do Saneamento [3] apresenta melhora da qualidade dos serviços prestados, estabelecendo índices mínimos de desempenho e eficiência, com regulação, inclusive, de prestação de serviços regionalizados. De acordo com o Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura (PILPI 2021-2050), as associações de empresas do setor indicam possibilidades de investimentos em plantas de tratamento e destinação adequada de resíduos, coprocessamento e aproveitamento energético.

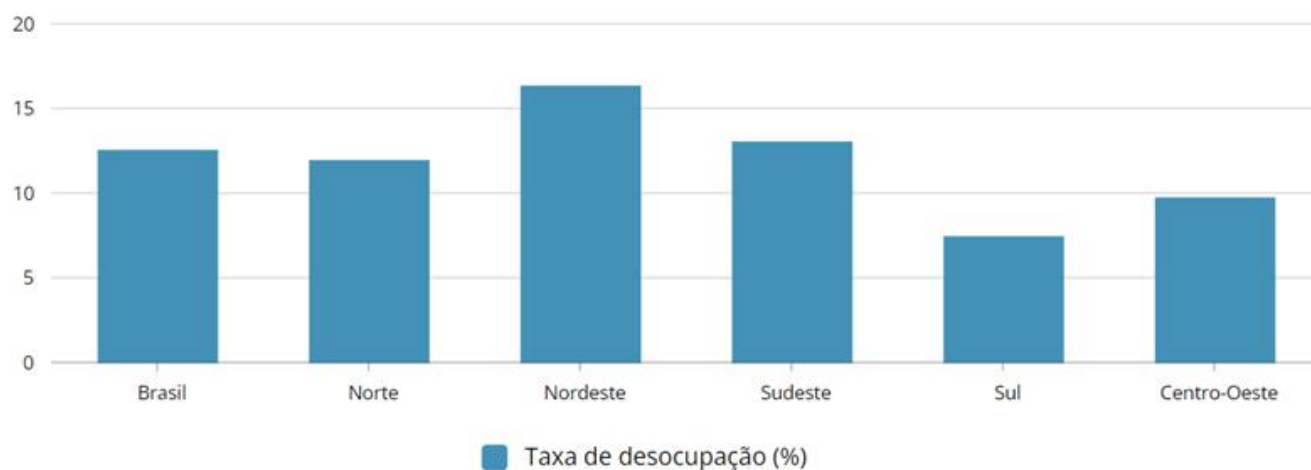
Quanto à segurança hídrica, foram analisadas 166 intervenções, em que foram recomendados estudos, projetos e obras de barragens, canais, eixos de integração e sistemas adutores de água. Sempre com a recomendação da realização do EVTEA.

[3] LEI Nº 14.026, DE 15 DE JULHO DE 2020 - Atualiza o marco legal do saneamento básico e altera a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, para atribuir à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) competência para editar normas de referência sobre o serviço de saneamento, a Lei nº 10.768, de 19 de novembro de 2003, para alterar o nome e as atribuições do cargo de Especialista em Recursos Hídricos, a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, para vedar a prestação por contrato de programa dos serviços públicos de que trata o art. 175 da Constituição Federal, a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para aprimorar as condições estruturais do saneamento básico no País, a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, para tratar dos prazos para a disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), para estender seu âmbito de aplicação às microrregiões, e a Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, para autorizar a União a participar de fundo com a finalidade exclusiva de financiar serviços técnicos especializados.

No tocante aos resíduos sólidos, a ABETRE e a ABLP indicaram a necessidade de construção de 400 aterros sanitários para disposição final ambientalmente adequada, a um custo de investimento de cerca de R\$ 15 bilhões. A ABCP indicou a possibilidade de construção de plantas de coprocessamento de resíduos sólidos vinculados a fábricas de cimento.

Desemprego: Dados do IBGE mostram que no terceiro trimestre de 2021, o número de pessoas sem emprego foi de 13,5 milhões, em especial entre a população mais jovem. A consequência foi o reflexo nos índices de violência nas cidades e no campo. Abaixo, gráfico da PNAD, que mostra as regiões do Brasil, por índice de desemprego.

Taxa de Desocupação no Brasil e nas Grandes Regiões, 3º trimestre 2021



6. VISÃO GERAL DO SETOR DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL NO MUNDO

Dados do FMI, por meio de seu relatório WEO é possível observar que a economia mundial deve crescer 4,4% em 2022, enquanto no Brasil, a estimativa é de menos de 0,5%. O país, que já foi a 7ª maior economia mundial, ocupa hoje a 12ª posição, de acordo com o FMI. À frente do país estão: Estados Unidos da América, China, Japão, Alemanha, Reino Unido, Índia, França, Itália, Canadá, Coreia do Sul e Rússia. O que essas nações possuem em comum? Todos realizam investimentos em nível superior a 70% do que o necessário para cobrir toda a demanda de seus países por infraestrutura.

O resultado desse descompasso entre o investimento em infraestrutura e a necessidade do país pode ser ilustrado no fato de que o Brasil:

Ocupa a 78ª posição na classificação do Banco Mundial relativa à infraestrutura logística. A logística brasileira consome 12,7% do PIB, de acordo com a ABOL, a média mundial é de 8%;

Estudo da [Global Petrol Prices](#), mostra que a energia no Brasil é 37ª mais cara do mundo, em um ranking com 110 países;

Em agosto de 2021 a tarifa média de energia elétrica, para indústria no mercado cativo, foi de R\$ 684,77 por MWh, de acordo com publicação da CNO. Ocupa a 84ª posição na qualidade de distribuição de energia elétrica segundo o Fórum Econômico Mundial;

De acordo com a [Speedtest Global Index](#) (Ookla), o Brasil ocupa a 76ª posição no ranking de velocidade média da internet móvel brasileira, considerando 138 países.

Possui 35 milhões de pessoas sem acesso a água tratada, 100 milhões de pessoas sem coleta e tratamento de esgoto, segundo dados do Instituto Trata Brasil.



Os países citados acima atuam ativamente na conquista de mercados externos para a exportação de seus serviços de infraestrutura. A participação brasileira nas exportações de infraestrutura reduziu drasticamente nos últimos 8 anos, o entendimento equivocado e repleto de informações fictícias a respeito da política brasileira de crédito à exportação desse setor prejudicou, e ainda prejudica, a participação das empresas brasileiras fora do país. Vale frisar que em 2014 o Brasil ocupava o 2º lugar no ranking mundial de países exportadores de Engenharia, de acordo com dados da ABEMI.

Os principais mitos difundidos foram de que a exportação de infraestrutura geravam empregos no exterior, drenava recursos nacionais, que poderiam ser investidos no país e de que as taxas de juros eram razoáveis.

A exportação de serviços de Engenharia gera empregos no Brasil e evita a desindustrialização, à medida que ativa longa cadeia fornecedora de bens e serviços de alto valor agregado do país (mais de 4 mil empresas), promove investimento em tecnologia para competir com concorrentes de outros países e promove o ingresso de divisas no país. Todos esses benefícios são auferidos em que pese a prática brasileira de apoio ser mais conservadora no que tange às condições financeiras do que a maior parte do mundo.

Importante observar que o Brasil está na 14ª colocação no ranking mundial dos produtores industriais, sendo o percentual o menor da série histórica desde 1990, conforme demonstrado pelos indicadores econômicos da CNI [4].

Como consequência da desestruturação dos mecanismos oficiais de apoio à exportação, o Brasil passou de um nível de participação de 2,4% no mercado mundial em 2012 para menos 1% do mercado em 2020, ainda com tendência de queda).

Nos últimos anos, o investimento em infraestrutura no Brasil, tanto público quanto privado, vem se reduzindo. Dados do Relatório Infra 2038, apontam que os investimentos públicos e privados no setor caíram para R\$ 115,8 bilhões, o que corresponde a 1,55% do PIB de 2020. Tal retração ocorreu da redução do investimento público direto, das empresas estatais e do investimento privado em infraestrutura.

É sempre importante lembrar que, de acordo com estudos, o nível de investimento necessário para apenas manter a infraestrutura existente é de, no mínimo, 4% do PIB. Isto significa que no nível atual o Brasil está deteriorando sua infraestrutura, tornando ainda mais improvável um crescimento sustentável do PIB.

No que tange ao investimento público, a perspectiva futura não é positiva, uma vez que a Emenda Constitucional nº 95 de 2017[5] congelou por 10 anos o incremento das despesas. Combinado com a rigidez do gasto orçamentário nacional (92% é despesa obrigatória), a tendência é reduzir ainda mais o espaço para o investimento público em infraestrutura e demandar incremento substantivo da participação do investidor privado. Fatores que carecem de uma remodelagem por parte do Governo.

No entanto, a atração do investidor privado não é independente de investimento público. E, mais que isso, demanda maior segurança jurídica e melhor planejamento dos investimentos por parte do Estado. Ilustra tal fato as concessões e vendas de ativos em infraestrutura realizadas no passado recente, as quais foram feitas majoritariamente em projetos chamados *brown field*[6], isto é, já implantados, ao invés de investimentos completamente novos ou *green field*[7].

A concepção, a contratação, o acompanhamento e a entrega de um projeto de infraestrutura é algo absolutamente incerto no Brasil. Os problemas são iniciados pela escolha dos projetos a serem priorizados: a maioria das vezes sem análise de viabilidade econômica e financeira, o que acaba levando a escolhas de projetos equivocada.

Muitos desses projetos requerem previsão orçamentária plurianual e não há garantia de que os recursos serão provisionados para a obra. Não raro, os projetos de Engenharia para a licitação são contratados pelo menor preço, o que compromete a qualidade dos mesmos e geram inúmeros aditivos ao longo de sua execução, aumentando a insegurança jurídica ao contratante e ao executor.

[5] PEC dos gastos públicos: [https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=EMC&numero=95&ano=2016&ato=b18kXRE5EeZpWT94b 2021\)\)](https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=EMC&numero=95&ano=2016&ato=b18kXRE5EeZpWT94b 2021)

[6] Empresa adquire ou aluga uma instalação existente

[7] Construção nova

Não é demais observar a completa incerteza relacionada ao prazo de execução das obras, dado o tempo médio de 2.131 dias – cerca de oito anos – para a emissão de licenças pelo IBAMA, segundo cálculos da CNI. Sem falar de paralisações decorrentes de atrasos nos processos de desapropriação, medição de obras e pagamento pelos serviços executados. Há ainda a falta de distribuição adequada dos riscos inerentes ao cumprimento do projeto e a falta de métodos alternativos de solução de conflitos, o que termina por gerar excesso de judicialização dos temas relacionados à infraestrutura, sem que o Judiciário possua Varas especializadas no tema para melhor aplicar o Direito.

Por fim, destaque-se o viés sancionador e com enfoque na fiscalização de meios e não finalística, que as cortes dos Tribunais de Contas vêm adquirindo no país, em detrimento do caráter consultivo e educador. Isso aumenta a insegurança jurídica de todo o sistema, em especial dos agentes públicos encarregados de medir, pagar, autorizar financiamentos públicos para investimentos em infraestrutura.

Em razão disso, o incremento dos investimentos em infraestrutura e a maior eficiência no uso dos recursos aplicados no setor passa pelo esforço do Estado brasileiro em planejar tais investimentos e aumentar a segurança jurídica relacionada ao tema.



6.1 O QUE É NECESSÁRIO FAZER

Tendo em vista o cenário descrito, verifica-se que o desenvolvimento da infraestrutura brasileira depende, no nível macroeconômico, de medidas cujo resultado indireto seja maior flexibilidade orçamentária para o investimento em infraestrutura. Em 2022, o investimento do PIB será de menos de 0,5%.

É essencial que o controle sobre os gastos correntes seja mantido e que sejam implementadas medidas de maior eficiência na gestão pública, de modo a inverter a curva ascendente do incremento dos gastos correntes pela administração pública.

Essa medida, além de liberar recursos para o investimento em infraestrutura, permite a manutenção de uma taxa de juros mais baixa, que contribui para a redução do endividamento, o que também abre espaço para aumentar o investimento.

Medida fundamental para impor maior racionalidade ao gasto público é promover ampla desvinculação das receitas da União e realmente adotar conceito de planejamento plurianual de despesas. Isso permitirá maior flexibilidade para se utilizar recursos em rubricas em que, de fato, há necessidade e acabará com o estímulo ineficiente de se gastar todo o orçamento anual de determinada rubrica ainda que sem necessidade.

A redução do endividamento público, notadamente das despesas com o pagamento de juros da dívida pública, é pré-requisito para destravar os investimentos no Brasil. Outra medida fundamental é a utilização dos recursos provenientes dos acordos de leniência e dos respectivos recebíveis futuros, para a retomada de obras estruturantes.

No nível microeconômico são necessárias medidas, detalhadas ao longo desta agenda, que aumentem a racionalidade do uso dos recursos, a previsibilidade e a segurança jurídica do investimento. Assim, haverá o estímulo para aumentar os investimentos em infraestrutura. São medidas relacionadas a:

6.1 .1 PLANEJAMENTO

Identificação e priorização de longo prazo dos projetos estruturantes com a participação da sociedade civil;

Priorizado o projeto, contar o tanto quanto possível de PMI regulamentadas de modo eficiente e adequado à complexidade dos projetos, que conferem agilidade e eficiência à fase anterior da licitação;

Quando da contratação de projetos de Engenharia de forma direta, estabelecer critérios de seleção baseados em melhor técnica e preço e não apenas em preço, vinculando o projetista à garantia da qualidade do projeto, durante a sua execução.

Criar regras orçamentárias que priorizem o destaque plurianual aos projetos prioritários, conferindo segurança financeira para a sua execução.

6.1 .2 SEGURANÇA JURÍDICA

Aprimorar o processo e coordenação de emissão de licenças, bem como condicionar o início das obras a obtenção de todas as licenças necessárias;

Estabelecer processo de gerenciamento de obras por terceiros independentes, tal como em diversos países no mundo, a fim de reduzir atrasos na verificação da execução de serviços e do correspondente pagamento;

modernizar a regulação sobre desapropriação, de modo a agilizar os prazos e reduzir a judicialização;

estabelecer métodos alternativos de solução de conflitos contratualmente (comitê de disputas, mediação e arbitragem), bem como estabelecer órgãos especializados de resolução de disputas no âmbito da Lei 13.140[8], de 2015;

criar Juízos especializados em conflitos ligados à infraestrutura, além de garantir a aplicação da prioridade de tramitação dos processos relacionados (artigo 177 da Lei 14.133[9], de 2021);

[8] Dispõe sobre a mediação entre particulares como meio de solução de controvérsias e sobre a autocomposição de conflitos no âmbito da administração pública; altera a Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; e revoga o § 2º do art. 6º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997

[9] Lei de Licitações e Contratos Administrativos

Conferir maior independência técnica, financeira e operacional às agências reguladoras;

Alterar as premissas de atuação dos órgãos de controle (controladorias e tribunais de contas) de uma fiscalização formal para uma análise finalística, comprometida com o resultado e lastreada numa análise de custo-benefício da intervenção nos projetos;

Avançar na legislação relacionada à transparência pública e atividade de defesa de interesses legítimos do setor privado;

Conferir proteção jurídica aos contratos de concessão quanto a legislações ulteriores que desequilibrem financeiramente o mesmo;

.Garantir que a União Federal contrate projetos de Engenharia para obras de grande vulto por meio técnica ou técnica e preço, de forma a conferir maior qualidade aos projetos;

Incentivar o uso da PMI para a modelagem de projetos de infraestrutura federais.

6.1 .3 TRIBUTAÇÃO

Manutenção do setor da construção no regime facultativo de desoneração da folha de pagamentos;

Reforma tributária ampla;

PERT – Programa de Regularização Tributária: Necessidade urgente de aprovação do PERT. O setor que sofre, desde a recessão de 2015-2016, com uma brutal contração nos investimentos em infraestrutura, elevados índices de desemprego e redução no faturamento das empresas, será ainda mais impactado pelos efeitos decorrentes da pandemia. Isto porque a inversão de volumoso recurso para o combate da crise sanitária, e seus impactos sociais, elevou a dívida pública a níveis inadequados. O cenário para os próximos anos, de ajuste fiscal e de necessidade de redução da dívida pública, será de baixíssimos investimentos públicos, em especial em infraestrutura.

7. PPP

A solução dos governos, federal e estaduais, para evitar a continuidade da deterioração da infraestrutura existente e atender novas demandas, é de repassar à iniciativa privada a prerrogativa de fazer os investimentos no setor através de concessões e PPPs. A existência de bons projetos estruturados no país e as atuais condições do mercado de capitais, tanto nacional como internacional, de baixos juros e ampla liquidez, favorecem esta decisão.

Porém, a existência de bons projetos e o interesse de investidores por maior rentabilidade não são suficientes para viabilizar esta solução. É preciso que existam construtoras capacitadas a assumir, ou ao menos reduzir, os riscos de construção dos projetos, condição fundamental na decisão dos investidores de alocar seus recursos, por ser este o principal risco em grande parte dos projetos de infraestrutura.

É neste contexto que o PL 4728/2020^[10] se insere. O equacionamento das dívidas tributárias com a União, acumuladas nos últimos anos em que elevados prejuízos foram registrados, é aspecto essencial na criação das condições para que as empresas do setor saneiem seus balanços e voltem a acessar os mercados creditícios e de seguro. Desta forma, estarão aptas a obter linhas de crédito nestes mercados e, assim, exercer seu importante papel na mitigação dos riscos de construção e na viabilização dos empreendimentos.

^[10] Reabre o prazo de adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária (PERT), de que trata a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, e ajusta os seus prazos e modalidades de pagamento

8. COMPETITIVIDADE

O Relatório de Competitividade Global ([Global Competitiveness Report](#)), publicado pelo Fórum Econômico Mundial (2020), mostra o Brasil em pior colocação, no indicador relacionado à competitividade, com relação a outros países em desenvolvimento. Das 141 economias contempladas pelo estudo, o Brasil ocupou a posição 71 em 2019, atrás de países similares em níveis de desenvolvimento, como Rússia, Chile e África do Sul. Quando o tema é infraestrutura, o assunto fica ainda pior: sua colocação é 78º lugar.

Há estudos econômicos que apontam correlação direta entre o decréscimo do aumento da produtividade dos EUA nas décadas de 1970 e 1980 à redução do investimento em infraestrutura. Por outro lado, correlacionam o elevado e consistente ritmo de desenvolvimento da China, a partir do fim da década de 1970, ao elevado investimento em infraestrutura (15% do PIB) definido em sucessivos planos quinquenais do Governo Chinês.

Os Estados Unidos da América anunciaram, no início de 2021, um plano quinquenal, que gerará US\$ 550 bilhões em novos investimentos federais na infraestrutura do país, incluindo dinheiro para estradas, pontes, transporte público, ferrovias, aeroportos, portos e hidrovias.



9. Por que investir em infraestrutura

O investimento em infraestrutura traz efeito econômico direto. O setor é importante gerador de emprego e renda para os trabalhadores. Estudo do SINICON identificou que a cada R\$ 1 milhão investido, são gerados 34 novos postos de trabalho diretos, além dos indiretos que fazem parte da cadeia de mais de 4 mil empresas fornecedoras do setor. Do total investido, quase 40% representa pagamento de salários, renda que será gasta em outros segmentos econômicos, gerando ainda mais riqueza ao país.

Infraestrutura é um alavancador de desenvolvimento, responsável por mais de 25% da formação bruta de capital fixo da economia. Isso porque o investimento em infraestrutura promove o desenvolvimento de 62 setores

Efeito de curto prazo de R\$ 28 bilhões investidos em infraestrutura



Fonte: IBGE – Sistema de Contas Nacionais. Elaboração: LCA Consultores.

A Construção Pesada é um setor com alta formalização (79,0%, frente a 45,9% na média brasileira), ou seja, de empregados com carteira assinada, cuja remuneração é 101,2% maior do que a média nacional dos trabalhadores informais e 15,6% acima de outros setores que empregam trabalhadores com o mesmo perfil.

O perfil do emprego gerado pelo setor é majoritariamente de jovens, sendo 30% entre 18 e 30 anos e 30% entre 30 e 39 anos. Isto é, 60% dos trabalhadores do setor possuem entre 18 e 39 anos. Além disso, 92% são do sexo masculino (isto significa que o investimento em infraestrutura beneficia justamente a faixa da população que mais sofre com o desemprego e violência social: o jovem, do sexo masculino, das classes C, D e E, que hoje enfrenta taxa de desemprego da ordem de 25% e empobrecimento gradativo).

Destaca-se, ainda, que 64% dos trabalhadores possuem renda entre 1 a 3 salários mínimos. Caso incluída a faixa de renda de três a cinco salários mínimos, tal estatística sobe para 83%, de acordo com estudos da LCA [11].

Ampliar os investimentos em infraestrutura e, conseqüentemente, no setor da Construção Pesada, tem reflexos socioeconômicos positivos para o Brasil, pois permite aos cidadãos com perfil de alta vulnerabilidade social encontrarem empregos formais, de renda mais elevada – quando comparado com emprego informal. Isto melhora a qualidade de vida da população brasileira, ao mesmo tempo em que incentiva o consumo e o crescimento econômico.

Sob o ponto de vista do setor público, a formalização dos empregados na Construção Pesada traz maior previsibilidade quanto à arrecadação de impostos (notadamente para Previdência e FGTS), enquanto a renda média dos trabalhadores informais tende a reduzir a pressão sobre programas sociais, o que é fundamental em um momento de restrição fiscal do governo, cuja expectativa é que se mantenha nos próximos anos.

[11] <https://www.lcaconsultores.com.br/>

10. INVESTIMENTO EM INOVAÇÃO

O PILPI também informa que “não existe um planejamento unificado de longo prazo para o setor de Pesquisa e Desenvolvimento que contemple um diagnóstico acerca de eventuais deficiências estruturais ou programas de investimentos para o longo prazo (período superior a 10 anos). Contudo, há um levantamento do Ministério de Ciência Tecnologia e Inovação – MCTI que compara o nível de dispêndio anual com P&D no Brasil e dois grupos de países: a União Europeia e a Organização para a Cooperação e a OCDE, que serve como uma boa base de avaliação.

Segundo os dados compilados pelo MCTI40, entre 2000 e 2018 o Brasil investiu, em média, 1,1% do PIB em P&D. Já a média dos países da União Europeia ficou em torno de 2%, e a dos países da OCDE, ao redor de 2,3%, de acordo com dados do [Main Science and Technology Indicators](#) (MSTI/OECD). Dado que a formação do estoque depende do fluxo acumulado de investimentos ao longo dos anos, a diferença de patamar de investimentos entre o Brasil e os demais países comparados, faz sentido considerar que o estoque também está em patamar abaixo daquele observado na média dos países da UE e da OCDE”.

11. ACORDOS DE LENIÊNCIA

11.1 INOPONIBILIDADE DOS ACORDOS A OUTROS ÓRGÃOS (NÃO SIGNATÁRIOS)

A existência de múltiplos órgãos de controle interno e externo da administração, em suas três esferas, federal, estadual e municipal (exemplificativamente: TCU, AGU, CGU, MPF, RF, COAF, TCEs, PGEs, CGEs, MPEs, TCMs, PGMs, CGMs), ocasiona, não raras vezes, sobreposição de regimes sancionatórios. Com isso, um único fato tido por ilícito acaba sendo multiprocessado por diversos órgãos da administração, culminando na imposição de sanções distintas nas respectivas esferas de atuação. O Estado não possui atuação organizada no que se refere aos múltiplos regimes sancionatórios.

A dificuldade se acentua quando os casos envolvem empresas que passaram a colaborar com algum dos órgãos de controle. Isso porque órgãos públicos não signatários dos acordos acabam, na maioria das vezes, não respeitando os acordos celebrados e aplicando sanções diversas daquelas pactuadas a empresas colaboradoras. Por já terem 'confessado' a participação em ilícitos em outras esferas, tornam-se, em geral, alvos preferenciais dos entes da administração não signatários dos acordos. Tais circunstâncias evidenciam uma série de consequências jurídicas, exemplificativamente:

- (i) há desestímulo na celebração de novos acordos, na medida em que as empresas não têm a segurança jurídica de que seu acordo será respeitado;
- (ii) há potencial risco de as empresas não conseguirem cumprir os termo(s) do(s) acordo(s) já celebrado(s) (v.g., por estar sendo multiprocessada, não raras vezes, sofrem com a imposição de medidas de indisponibilidade de bens e/ou proibição de contratar com a administração em geral);

(iii) há violação de garantias que haveriam de reger o regime sancionatório da administração pública como um todo, por exemplo: direito a não-autoincriminação, garantia à ampla defesa e ao contraditório (é dizer: como uma empresa colaboradora conseguiria se defender de forma eficiente e ampla em relação a fatos que ela própria reconhece ter praticado?).

Os acordos celebrados com um ente legitimado (em qualquer das esferas existentes), por questão de boa-fé objetiva e de segurança jurídica, deveriam ser respeitados pelos órgãos não signatários. Por uma simples razão: órgãos como TCU, AGU, CGU, MPF etc., para a empresa colaboradora, assumem a feição de Estado (figura singular, una e indivisível).

11.2 Uso de provas (direto e/ou cruzado) contra empresas colaboradoras

Como decorrência do item 1, outro ponto importante a ser melhor delineado é o seguinte: o uso de provas produzidas em outras instâncias (criminal, por exemplo), muitas vezes obtidas em decorrência da colaboração da empresa, contra ela própria, em investigações e/ou processos desencadeados por outros órgãos.

Situações mais comuns:

a) Uso de provas sem autorização de compartilhamento: a publicidade dada a investigações criminais, com a exposição de fatos revelados em acordos de leniência por empresas (muitas vezes com a divulgação de depoimentos, denúncias e sentenças criminais, dentre outros documentos), tem servido de alicerce ao início de investigações por outros órgãos (colegitimados), sem que, contudo, sejam respeitados os limites estabelecidos nos referidos acordos. Exemplo: órgão de controle municipal instaura processo administrativo de responsabilização contra empresa colaboradora, utilizando-se, para tanto, de peças processuais produzidas a partir da colaboração da própria empresa, em outra instância, sem qualquer autorização judicial para tanto.

b) Uso de provas cruzadas: sob o pretexto de não estarem se utilizando de provas produzidas pela empresa contra ela própria, há algumas situações em que os órgãos de controle se utilizam de provas de outras empresas para sancioná-la. Um verdadeiro [bypass](#)[12] ao princípio da não autoincriminação. Por exemplo: sobre determinado fato colaboraram as empresas A, B e C. Então, determinado órgão público (não signatário do acordo, mas que acaba acessando o material mediante compartilhamento ou, ainda, por estarem “disponíveis” na imprensa e/ou em processos públicos) impõe sanções à empresa A, com a utilização das provas de B e C; sancionando B, com a utilização das provas de A e C; e sancionando C, com base nas provas de A e B. Ou seja, por essa compreensão, todas as empresas podem ser sancionadas com penas que extrapolam aquelas estabelecidas nos acordos, o que se revela em violação, pelo Estado, à boa-fé e à segurança jurídica.

11.3 Aplicabilidade de sanções desproporcionais por órgãos não signatários

Outro aspecto importante – e que igualmente decorre diretamente do ponto 1, acima – é o seguinte: não raras vezes, os acordos firmados por outros entes do Estado, sequer são levados em consideração por entes não signatários quando da aplicação de sanções.

Quer-se dizer: há situações em que nem a contribuição imaterial (revelada pela revelação de ilícitos a serem apurados pelo Estado), tampouco a contribuição material (revelada pela contraprestação financeira paga pela empresa, a título de multas e reparação do dano), são considerados por outros entes quando da aplicação de novas sanções.

Nesse sentido, é de conhecimento público que empresas colaboradoras foram sancionadas com penas de proibição de contratar (v.g., inidoneidade), as mais severas do ordenamento jurídico, apesar de terem cooperado no desvelamento dos fatos e terem auxiliado os órgãos de controle a punir os corresponsáveis (não colaboradores), muitas vezes impermeáveis, na medida em que, até então, desconhecidos.

[12] [Bypass](#) é um termo da língua inglesa que significa contornar, desviar, passagem secundária ou dar a volta

Reconhecimento de 'pagamentos indevidos' e/ou de 'fraudes' em licitações pela empresa colaboradora e a utilização como “moldura fática” para a caracterização de outros danos (não reconhecidos nos acordos).

A legislação ressalva que todos os agentes (inclusive empresas colaboradoras) que concorreram para a prática do ilícito são solidariamente responsáveis à reparação integral do dano; contudo, não há critérios objetivos para a definição do que consistiria esse dano e como seria possível sua apuração.

Ocorre que, muitas vezes, as empresas relatam a existência de pagamentos indevidos a agentes públicos e/ou fraudes em processos licitatórios, mas não relatam que tais fatos teriam ocasionado algum prejuízo em obras executadas (v.g., sobrepreço, superfaturamento, inexecução total/parcial, falhas/vícios em obras etc.). Há situações em que as empresas até relatam o oposto: que as obras foram todas concluídas, que estão sendo usufruídas pela população, tanto que foram recebidas pelos respectivos entes públicos sem qualquer ressalva, inexistindo qualquer vício em relação a elas.

O problema é que, em razão da colaboração da empresa (com a revelação de fatos ilícitos envolvendo precisamente as obras públicas) novas apurações são instauradas (ou mesmo antigas apurações, já arquivadas, são “ressuscitadas”), passando, agora, por uma nova análise e uma comum constatação – embora desvinculada dos fatos e das provas produzidas na colaboração – a saber: como foram relatados pagamentos de vantagens indevidas, consequentemente, a obra foi superfaturada (não fossem os pagamentos indevidos, os valores poderiam ser menores...). Ou também: que há vícios na obra em razão da má execução, ocasionados por uma suposta ausência de fiscalização adequada, tendo em vista que os fiscais da obra teriam recebido vantagens indevidas.

Entretanto, essa sorte de situações não pode ser presumida pelo simples fato de que a empresa revelou pagamentos indevidos. Isso por uma simples questão: a empresa não reconhece esses vícios e, em assim sendo, o que deve ser presumido é justamente o oposto, tendo como verdadeiros os fatos por ela revelados, uma vez que ela assumiu o compromisso de revelar a verdade em sua plenitude. Quando a empresa assume tal compromisso (de dizer a verdade), assume-o integralmente, sob pena de rescisão do acordo. Do contrário, a própria revelação dos ilícitos (causa atribuída aos supostos vícios) deveria também passar a ser questionada, o que invalidaria a colaboração como meio de obtenção de provas.

12. ELEMENTOS PARA VISÃO GERAL

A solução dos problemas de infraestrutura é uma condição necessária para a melhoria do bem-estar social. Ao passo que permitem acesso a serviços básicos como energia elétrica, comunicações, transporte e saneamento, avanços nessas áreas possuem correlação direta com as oportunidades e o desenvolvimento das pessoas.

Infraestrutura é elemento principal para atração de investimentos e para o crescimento da economia. Antecede outros investimentos, elevando o nível de emprego e renda, aumentando a integração nacional e o desenvolvimento regional. Não beneficia esta ou aquela cadeia produtiva, mas várias cadeias produtivas em um só tempo. Feito o investimento em infraestrutura, os demais investimentos se tornam mais baratos e rentáveis e a atividade econômica se viabiliza.

A ausência de infraestrutura moderna e de qualidade, frustra expectativas das pessoas sobre as suas condições de vida. Nulifica as vantagens relativas do país e representa um importante desincentivo ao setor produtivo, já que os demais investimentos se tornam mais caros e menos rentáveis, retraindo a atividade econômica.

No Brasil, o desenvolvimento da infraestrutura tem sido pauta corrente dos agentes governamentais, o que motivou a ampliação nos últimos anos do acesso da população a determinados serviços, como telecomunicações e energia elétrica.

Entretanto, em comparação a outros países com características semelhantes e a média internacional, ainda é baixo o estoque de infraestrutura de transportes e de fornecimento de água e saneamento, por exemplo. De 5% do PIB, investidos na década de 1980, observa-se involução para investimento médio de 2% na última década, o que é insuficiente até mesmo para cobrir a depreciação. Atualmente, em 2022, os investimentos representam menos de 0,5% do PIB (Portal do Orçamento).

A percepção comum é que a qualidade dos serviços de infraestrutura é baixa. A distribuição é desigual, no Brasil, e reflete o perfil socioeconômico de grupos de usuários, desfavorecendo as populações de menor renda.

A elevação nos últimos anos dos gastos públicos com pessoal, previdência, políticas sociais e despesas vinculadas não deixa margem para investimentos. A perspectiva de aportes públicos nos curto e médio prazos são improváveis, dado o baixo crescimento e compromissos do Estado com despesas obrigatórias.

Diversas medidas têm sido adotadas para reverter essa situação, tal como o teto do gasto público, revisão de benefícios fiscais e subsídios, e privatizações. Porém, realisticamente, no curto prazo, o melhor resultado que se pode esperar é que tais medidas produzam expectativas positivas.

Isoladamente, não são aptas a induzir um mercado privado de investimentos em infraestrutura a suportar proporcionalmente a menor participação do Governo.

A primazia de gastos, notadamente de custeio, à custa de percentuais ínfimos de investimentos, desvia o país do caminho do desenvolvimento. Não se trata, pois, de ignorar a imprescindível necessidade de controle do gasto público, mas é certo que privilegiar investimentos, especialmente em infraestrutura, traduz um estímulo eficaz ao desenvolvimento nacional.

O modelo de financiamento da infraestrutura no Brasil, de fato, é muito dependente dos recursos públicos e a redefinição do padrão público-privado de planejamento de alocação de recursos não é trivial.

Os projetos de infraestrutura envolvem grandes investimentos que implicam percepção de risco e incerteza expressivamente superior, se comparados a outros negócios, desmotivando agentes privados. No passado recente, portanto, os grandes projetos de infraestrutura eram equacionados pela presença do Governo, por meio de suas empresas estatais e entidades ou por meio de bancos públicos, fornecendo financiamento subsidiado pelo Tesouro Nacional.

Para compensar o declínio de seus investimentos, o Poder Público deverá reduzir os riscos associados aos empreendimentos de infraestrutura. Isso dependerá do desenvolvimento de um marco jurídico sustentável e da melhoria da governança. Medidas necessárias para um rearranjo efetivo ao longo do tempo.

A realização de investimentos e a oferta de serviços de infraestrutura pela iniciativa privada, em regra, são determinados por análises de racionalidade orientadas pelos riscos e rentabilidade. A incapacidade dos usuários de arcar com os serviços ou a indisponibilidade de aportes públicos inviabilizarão o desempenho da iniciativa privada, certamente, exigirá a participação do Estado.

Portanto, deve ser ponderada a expectativa de abrupta ou plena substituição do público pelo privado e avaliada a repercussão de políticas de excessiva austeridade sobre o crescimento da economia e a qualidade de vida da população.

13. PLANEJAMENTO

PRIORIZAÇÃO E SELEÇÃO DE PROJETOS

Visão de Estado, seleção e avaliação

A avaliação governamental deve ser amparada por orientações estratégicas, o que, caso não ocorra, pode induzir a ações incoerentes e que, não raro, produzem efeitos limitados ou localizados. Tornou-se costume a preponderância de avaliações de cunho político sobre análises racionais e fundadas em critérios objetivos.

É imprescindível que os projetos sejam orientados por estratégia governamental de longo prazo – revistos periodicamente – e apreciados por agentes tecnicamente capazes de aferir e priorizar as alternativas realmente benéficas, de forma a atender necessidades sociais e ampliar a competitividade.

PROPOSTAS 1

1. Formulação de projetos tangíveis de longo prazo a partir da identificação de objetivos socioeconômicos públicos, orientados pela busca do desenvolvimento, inclusão social e sustentabilidade;
2. Criação de câmara técnica permanente, com participação da sociedade civil, voltada a cooperação técnica e compartilhamento de informações entre agentes governamentais e privados;
3. Organização robusta para planejamento, desenvolvimento e avaliação de projetos;
4. Apresentação de Projeto de Lei que determine investimento obrigatório de percentual do PIB em infraestrutura.
5. Incentivos para apresentação de projetos pela iniciativa privada, conforme abaixo descrito:

A União Europeia e países, como o Chile, Coréia, Filipinas e África do Sul, desenvolveram sistemas de fomento à realização de PMI, resultando num fortalecimento significativo desse instrumento. Em alguns lugares, como na Coréia, chegou a responder por 50% dos projetos de infraestrutura implantados.

Por sua vez, a União Europeia reconheceu, na sua Diretiva para a Contratação Pública pelos Estados-membros que “Revelou-se útil nos casos em que as autoridades adjudicantes não conseguem definir as formas de satisfazer as suas necessidades ou avaliar o que o mercado pode oferecer em termos de soluções técnicas, financeiras ou jurídicas. Pode-se, nomeadamente, verificar-se quando se trata de projetos inovadores, da execução de projetos de infraestruturas de transportes integrados em larga escala, de grandes redes informáticas ou de projetos que obriguem a financiamentos complexos e estruturados.”

A possibilidade de contar com a expertise e, principalmente, com os recursos da iniciativa privada, explica o aumento do número de concessões licitadas e contratadas no Brasil.

Com fundamento nas Leis 8.987/95[13] e 9.074/95[14] na e Lei 11.079/04[15], o PMI é regulamentado por meio do Decreto 8.428/15[16]. A sua aplicação pode ser aprimorada, para que represente efetivo instrumento na estruturação de projetos e empreendimentos para a Administração.

PROPOSTAS 2

1. Impossibilitar o aproveitamento de múltiplas partes de estudos diferentes: o Decreto 8.428/2015[17] permite o aproveitamento de múltiplas partes destes estudos, feitos por empresas distintas que, às vezes, utilizam premissas diferentes para questões relevantes, como equilíbrio econômico e financeiro, soluções de Engenharia e estrutura jurídica. Tal prática implica em riscos de incompatibilidades prejudicarem o andamento do contrato.
2. Incentivar o autor dos estudos e projetos: o principal mecanismo de fomento desenvolvido pelos países supracitados foi a oferta de determinada vantagem competitiva na licitação ao participante responsável pela elaboração dos estudos da PMI. Essa vantagem competitiva costuma assumir duas formas: (i) o sistema de bônus, que oferece ao licitante responsável pela elaboração dos estudos a possibilidade de vencer o certame desde que sua proposta econômica esteja a uma diferença percentual pré-determinada da melhor proposta (p. ex. 10%); e (ii) o chamado ‘desafio suíço’, que oferece ao proponente responsável pela elaboração dos estudos da PMI a oportunidade de igualar a melhor proposta feita na licitação, conferindo assim a possibilidade de ser vencedor do certame;
3. Aprimorar as regras de qualificação técnica para autores de estudos e projetos;
4. Respeitar as peculiaridades e complexidades dos projetos, de modo a evitar a concessão de prazos exíguos e de limitações irracionais aos custos dos estudos.

14. EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

A baixa capacidade de planejamento do Governo e a ausência de estratégia para realização de investimentos, explica a fragilidade da gestão e a ineficiência da alocação dos recursos públicos em infraestrutura. O ciclo orçamentário deve operacionalizar uma política de longo prazo de investimentos, mas tem refletido decisões políticas baseadas em visões de curto prazo.

É preciso um investimento em torno de 10% em infraestrutura, além da necessidade de identificação de projetos, que superem governo a governo. Não se pode iniciar uma obra, sem ter a garantia de recursos para sua conclusão. Planejamentos quinquenais e decimais são de extrema importância.

PROPOSTAS

1. Incluir capítulo sobre 'empreendimentos' estratégicos na Lei de Finanças (ou aprimoramento da Lei 4.320/64), para racionalizar a alocação de recursos para empreendimentos de infraestrutura, priorizando os investimentos estratégicos planejados;
2. Plano Plurianual deve comportar estratégia de longo prazo, que oriente os empreendimentos estruturantes prioritários. Mas, devem contemplar casos fortuitos ou força maior;
3. Vincular a execução orçamentária a uma carteira de projetos.

[13] Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos

[14] Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos

[15] Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

[16] Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública

[17] Dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública.

15. CRITÉRIOS PARA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS

Além da reduzida capacidade de planejamento e formulação de projetos no âmbito da própria Administração Pública, o regramento que ampara a contratação de serviços especializados de Engenharia, de natureza predominantemente intelectual, exige o emprego de critérios de seleção com preponderância do preço ou simplesmente baseado no menor preço.

Esse aspecto do marco legal afeta o conforto de servidores públicos para promover contratações de serviços de Engenharia que apresentem melhor relação custo-benefício e que sejam mais eficazes.

Mesmo estando sujeito a diretrizes, especificações ou recomendações contidas em normas técnicas ou regulamentações, em regra, tratam-se de serviços singulares e não podem ter seu conteúdo pré-determinado ou parametrizados pelo preço.

A baixa qualidade e a imprecisão de estudos de viabilidade econômica, financeira, técnica é uma das principais ineficiências da implementação dos projetos de infraestrutura, além de explicar a desestruturação de um mercado de profissionais qualificados ao longo dos últimos anos.

PROPOSTAS

- 1.Implementar marco legal especial para contratação de serviços técnicos de natureza intelectual e de Engenharia;
- 2.Estabelecer responsabilidades ao projetista pela qualidade do projeto entregue à Administração, perdurando até a execução integral da obra.

16. ALTERNATIVAS PARA LEVANTAMENTO DE RECURSOS

Políticas de financiamento subsidiado, concedidas por meio de bancos estatais devem ser preservadas, mas circunscritas a projetos de caráter estratégico e aplicados na ausência de fontes privadas. A concessão de financiamentos subsidiados deve ocorrer de forma transparente, explicitando a racionalidade da alocação de recursos do Tesouro Nacional.

Em contexto de transição para um modelo com maior participação dos agentes privados, a utilização racional de contribuições pode figurar como medida de indução a entrada de agentes que busquem retornos compatíveis com riscos ainda presentes no mercado brasileiro.

17. GARANTIAS AO INVESTIDOR

A mobilização de investimentos no setor, na escala necessária, depende da criação de novas fontes de financiamento, bem como do fortalecimento dos atuais mecanismos de garantias, em especial para obras de longo prazo.

Bancos não têm demonstrado muito interesse em assumir relevante papel no financiamento da infraestrutura, pois conseguem retornos mais atrativos (ajustado ao risco) com empréstimos de curto prazo para outros setores, por exemplo, ao financiar as famílias e capital de giro das empresas, ou aplicar em títulos públicos.

O Brasil não dispõe de um ambiente favorável à estruturação de garantias para grandes obras. Criou a ABGF para tentar resolver esse problema, mas ainda há pouca clareza sobre sua atuação.

É certo que a carência na utilização do modelo de [project finance](#)[18] nos empreendimentos públicos decorre precipuamente do ambiente de incerteza e irracionalidade da execução desses projetos, o que diminui a certeza quanto à solidez do projeto e, por conseguinte, sua utilização como fonte de garantia aos financiamentos. Destaque-se que esse modelo de financiamento, contumaz em empreendimentos privados e em empreendimentos públicos no restante do mundo, pressupõe maior racionalidade e eficácia na concessão de garantias, eis que o próprio projeto desempenha essa função, desonerando o poder público contratante e o investidor da concessão de garantias adicionais.

[18] Financiamento de projeto

18. EXECUÇÃO

Iniciar pelo aprimoramento dos regimes de contratação

É certo que o baixo volume de investimentos possui correlação com a escassez de recursos e a baixa capacidade de planejamento do Estado. Os resultados observados, entretanto, são também explicados pela ineficiência das leis que regulam as licitações e contratos administrativos, que comprometem contratações e a execução de empreendimentos, consequentemente o nível e a qualidade dos investimentos.

Dada a necessidade de aumentar a qualidade dos investimentos públicos, no contexto de realização de reformas, faz-se necessária ampla revisão das Leis 10.520/02[19] e 12.462/11[20] (Regime Diferenciado de Contratações), de forma a garantir maior simetria no regime de contratos, com vistas a reduzir os custos da administração e dos particulares, prover maior segurança jurídica, e a preponderância da qualidade técnica do licitante[21].

PROPOSTAS

1. Tratamento distinto para espécies diferentes de obras e serviços de Engenharia;
2. Adequada alocação de riscos e responsabilidade;
3. Possibilitar o emprego de arbitragem e mediação na solução dos conflitos, inclusive para rescisão contratual e solução de controvérsias sobre o equilíbrio econômico-financeiro;
4. Valorização da técnica como critério de julgamento;
5. Revisão das regras sobre qualificação técnica e econômico-financeira de licitantes;
6. Explicitar que cabe à Administração a obtenção das licenças ambientais, sendo a LP condição para publicação do edital e a condição para emissão da ordem de serviço;
7. Possibilitar a rescisão contratual pelo particular em razão da não liberação de áreas devido a atrasos do licenciamento ambiental e das desapropriações de responsabilidade da Administração;
8. Manter disposições que permitem a recomposição do equilíbrio dos contratos quando a execução for obstada por circunstâncias alheias ao contratado, incluindo caso fortuito e força maior;

9. Instituir disciplina sobre medição para pagamentos: medição mensal, com pagamento até o 30º dia do mês subsequente ao da execução dos serviços;
10. Os pagamentos das contratações vinculadas ao preço global devem ocorrer de acordo com etapas da execução;
11. Esclarecer a aplicação de reajuste para obras e serviços de Engenharia, assim como prever disciplina sobre encargos moratórios aplicáveis na hipótese de atrasos de pagamento;
12. Prever a obrigatoriedade de resposta de pedidos de reequilíbrio econômico financeiro em até 60 dias (Lei de Liberdade Econômica[22]);
13. Atualizar as regras sobre [performance bond](#) [23] e [bid bond](#) [24];
14. Agilização de licenças ambientais [25];
15. Incentivar a celeridade e a viabilidade dos empreendimentos que dependem de licenciamento ambiental, propõe-se a implementação de marco legal que:

- Simplifique o processo decisório, reduzindo o número de agências responsáveis, licenças, etapas e prazos;
- Preveja obrigatoriedade de coordenação entre as autoridades ambientais (federal, estaduais e municipal), a fim de evitar discussões sobre competências no processo de licenciamento. A legislação deve ser clara para cada tipo de empreendimento, e a qual órgão pertence. Quando houver sobreposição, já haver a definição de quem atua;
- Garanta e incentive a capacitação as autoridades com expertise e recursos necessários;
- Vincule o lançamento da licitação à licença prévia e, em relação à licença de instalação, torná-la uma condição de eficácia/resolutiva do contrato, mitigando a perpetuação e majoração dos efeitos adversos provocados por eventuais atrasos na obtenção dessa licença;
- Diminua exigência da complexidade, de acordo com a execução e tamanho das obras a serem realizadas.

[19] Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns

[20] Institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC

[21] <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/maio/regime-diferenciado-podera-ser-utilizado-em-todos-os-tipos-de-contratacao-durante-a-pandemia>

[22] LEI Nº 13.874

[23] [Performance Bond](#): assegura o cumprimento de termos e condições negociadas entre comprador e vendedor ou prestador de serviços.

[24] [Bid Bond](#): permite às empresas participarem de concorrência pública no exterior para fornecimento de bens ou prestação de serviços.

[25] A obtenção das licenças ambientais é causa de atrasos comuns na execução de obras públicas. Esses atrasos frequentemente resultam em severos prejuízos à Administração e às empresas, pois eleva o custo da obra (que não logra obter o objeto contratado) e ao contratado (que se vê vinculado a um contrato que não pode executar, deixando, por conseguinte, de obter as receitas esperadas).

A ineficiência se deve inclusive ao engessamento de tais processos e à discricionariedade dos agentes públicos que atuam nos processos de licenciamento.

19. AGILIZAÇÃO DA DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREAS

A execução de obras e serviços de Engenharia, especialmente as de grande porte, são desafiadas pela realização de procedimentos de expropriação de terrenos e imóveis necessários aos empreendimentos. Muitos contratos acabam tendo sua execução comprometida devido aos procedimentos de desapropriação.

O Decreto 3.365/41[26] tem sido utilizado para transferir a responsabilidade de realizar os atos executórios das desapropriações e, não raro, para transferir os riscos associados às desapropriações para a iniciativa privada.

Indefinições quanto aos custos de expropriação e a responsabilidade pela sua realização não podem comprometer a segurança jurídico-institucional dos contratos. Assim, é necessária a reforma das normas aplicáveis às desapropriações, incluindo especialmente a previsão dos seguintes pontos:

- a) Concessão de posse imediata sobre terrenos desapropriados e autorização para início das obras;
- b) Uso de processos e fóruns dedicados para programas de infraestrutura, para dirimir controvérsias acerca de indenizações;
- c) Obrigatoriedade de previsão, no edital, da alocação de responsabilidades específicas pelo pagamento das indenizações e da forma de cálculo;
- d) Autorização para que poder concedente seja responsável pelo pagamento das indenizações, ainda que as providências operacionais das desapropriações fiquem a cargo da concessionária;
- e) Regulamentação do procedimento da desapropriação, especialmente com fixação de prazos para a imissão provisória na posse;
- f) Possibilitar que as desapropriações sejam promovidas em favor de particulares, de forma que os bens objeto da desapropriação sejam úteis à viabilidade econômica dos projetos de infraestrutura.

[26] Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública

20. ACOMPANHAMENTO E CERTIFICAÇÃO DE PROJETOS

Complexidades técnicas associados à elaboração de projetos e a execução de empreendimentos de infraestrutura exigem uma supervisão capaz de proteger o governo, agentes privados e usuários.

A presença de um terceiro imparcial, responsável pela validação de projetos e etapas de execução, pode viabilizar a célere verificação da aplicação de recursos públicos e a adequada fiscalização da regularidade do objeto executado, assegurando a realização dos investimentos de acordo com etapas e parâmetros planejados. Assim:

- Otimizar a alocação de responsabilidade entre Estado e agentes privados, assim como agilizar estudos e realização dos empreendimentos;
- Racionalizar aceitação de projetos e de etapas de empreendimentos, a partir da atividade de certificador imparcial, acreditado por órgão estatal (INMETRO, por exemplo) ou privado (Organização Social especializada).

21. SEGURANÇA JURÍDICA DOS ATOS E DECISÕES ADMINISTRATIVAS

Sabe-se que o contrato administrativo é seara bastante profícua na existência de litígios entre as partes, o que, em alguns casos, acaba por prejudicar sua execução. Neste sentido, foi editada LINDB, que traz baliza com o intuito de orientar a decisão ou ato administrativo, no sentido de lhe conferir maior eficácia, segurança jurídica ao administrador e mais eficiência:

- a) Mitigar decisões com base em valores abstratos. As decisões deverão considerar as consequências práticas. Decisões relacionadas à invalidação de ato/contrato, na esfera administrativa, controladora ou judicial, deverão indicar expressamente suas consequências jurídicas e administrativas;
- b) Interpretação deve considerar os direitos dos administrados, obstáculos e circunstâncias práticas dos agentes públicos;
- c) Decisões administrativas, de órgãos de controle ou judicial, relacionada a norma de conteúdo indeterminado, que enseje novo dever, deverá prever regime de transição;
- d) Balizar revisão de ato ou contrato, cuja produção já houver se completado, de modo a considerar orientações gerais da época. Vedar mudança de orientação enseje invalidação de situações plenamente constituídas;
- e) Possibilitar ação declaratória de validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, com eficácia *erga omnes*. Deve abranger a adequação e a economicidade do preço ou valores relacionados ao contrato;

- f) Possibilitar a assinatura de compromisso entre a administração pública e os interessados para eliminar irregularidade, incerteza jurídica ou situação contenciosa na aplicação do direito público;
- g) Delimitar a responsabilidade do agente público aos casos de dolo ou culpa grave (erro grosseiro). Possibilitar apoio das entidades da Administração Pública aos seus servidores, inclusive quanto às despesas efetuadas para a ampla defesa, na hipótese de processos perante os órgãos de controle associados às decisões ou opiniões manifestadas no exercício de suas funções;
- h) Possibilitar consulta pública na edição dos atos normativos, de forma ampliar transparência e aumentar os meios de participação da sociedade no processo decisório.

A despeito do profundo avanço provocado pela alteração da LINDB, ainda persistem desafios para conferir maior efetividade e segurança jurídica:

- Possibilitar apoio das entidades da Administração Pública aos seus servidores, inclusive com relação às despesas efetuadas para a ampla defesa, na hipótese de processos, perante os órgãos de controle, associados às decisões ou opiniões manifestadas no exercício de suas funções;
- Definir legalmente o conceito de 'erro grosseiro', para evitar a construção hermenêutica do termo, por parte dos órgãos de controle e do Judiciário;
- Salvo em situações de dolo, custear cobertura de seguro de responsabilidade civil, para agentes públicos, quando em exercício de função, cujas decisões possam causar dano à administração pública;
- Treinar os agentes da Administração Pública, para cumprir os dispositivos constantes da LINDB, a fim de se aumentar o nível de segurança jurídica nas decisões.



22. REVISÃO DAS ATIVIDADES DAS AGÊNCIAS REGULADORAS

Verifica-se que o número de contratos envolvendo a iniciativa privada cresceu nos últimos anos, novas concessões e PPPs estão sendo estudadas pelos diferentes entes da federação. Projetos de infraestrutura demandam recursos vultosos e a expectativa dos investidores, a partir da disponibilização dos serviços, é que produzam retorno ao longo da vigência dos contratos, de modo que o equilíbrio da relação com o Poder Público é necessário para o pleno desempenho dos operadores.

Agências reguladoras estruturadas e independentes, nesse cenário, são fundamentais porque podem garantir a estabilidade dos marcos jurídico e regulatório, fornecendo a previsibilidade da gestão contratual durante vários ciclos políticos, independentemente da alternância de atores e ideologias.

A ausência de capacidade técnica e de independência, todavia, produzem efeito contrário: risco regulatório e incertezas sobre a gestão contratual, quando não afastam agentes privados, resultam em maior preço pago pelos usuários e pela Administração.

Em âmbito federal, temos as agências reguladoras nos setores de infraestrutura de telecomunicações, energia, transportes e petróleo. Tais entidades estão em graus diversos de institucionalização e a implementação de aprimoramentos do modelo ainda é necessária, especialmente quanto à independência e expertise do quadro diretivo e técnico; autonomia financeira e orçamentária; interveniência de órgãos de controle externo.

PROPOSTAS

1. Estabilidade de repasses de recursos orçamentários, de forma a assegurar que tais entidades possam atingir seus objetivos legais;
2. Adoção de critérios objetivos para seleção de profissionais para o quadro diretivo;
3. Implementar marco legal e suporte institucional -que viabilize um ambiente adequado para as decisões de diretores e servidores técnicos.

23. APERFEIÇOAMENTO DO SISTEMA DE CONTROLE DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O controle atualmente exercido sobre a Administração Pública e, especialmente, sobre a contratação pública, é eminentemente formal e instrumental. Privilegia-se a forma e o cumprimento de diversos procedimentos, sem, contudo, ocupar-se do resultado.

Este sistema de controle, representado por Tribunais de Contas e órgãos de controle do próprio Poder Executivo é essencial à preservação do patrimônio público.

Nesse cenário, a contratação pública se torna uma gincana, na qual os agentes públicos devem se ocupar de atender ao extenso checklist de obrigações acessórias, que pouco dizem com o efetivo custo-benefício das contratações.

Não por raro, prejuízos de maior ordem advém do excesso de formalismo e da irracionalidade do exercício do controle, por meio de decisões desarrazoadas – ou, quando menos, desprovidas da análise de custo-benefício que suspendem indiscriminadamente a execução dos contratos ou impõem revisões na equação contratual, a ponto de comprometer ou mesmo impedir em definitivo a conclusão da obra ou empreendimento.

Por certo, não se cogita de beneplácito ao agente público ou ao privado que descuidar dos seus deveres, nem tampouco se pretende proscrever o controle sobre a atividade da Administração Pública. No entanto, é inegável que a realidade desse controle demonstra excessos e uma ineficácia que, por vezes, torna-se ainda mais prejudicial do que as violações que pretende combater

24.DAR RIGIDEZ À LEGISLAÇÃO SOBRE AS CONCESSÕES

Entre os principais óbices à participação privada, em projetos de desenvolvimento, é justamente a incerteza quanto à mudança de regras legais relativas a investimentos. A estabilidade do marco jurídico que ampara concessões e PPP reforçaria a segurança jurídica, favorecendo o aumento do nível de investimentos.

A Administração Pública, em tese, não poderia alterar condições inicialmente pactuadas com agentes privados. Mas a experiência demonstra inúmeros casos de edição de normativos e de leis adversas que resultam em desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Justifica-se, então, a modificação constitucional para que seja dada maior rigidez à legislação que regulam as concessões e PPPs.



25. EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA

O Brasil, embora seja a 12ª economia mundial, ocupou no ranking mundial, em 2020, o a 26ª posição como exportador. Além disso, a participação da indústria de transformação no PIB nacional é decrescente: caiu de 11,79% do PIB em 2019 para 11,30% em 2020, se mantendo nesse patamar no 1º trimestre de 2021, menor percentual, desde 1947, de acordo com estudo da Fundação Getúlio Vargas. Há um retrocesso praticamente constante desde o início dos anos 2000. Em 1985, o peso do setor manufatureiro chegou a 24,5% do PIB.

Independente de crises causadas por externalidades, é preciso observar alguns obstáculos a serem superados para que os mecanismos brasileiros de crédito à exportação funcionem de forma mais eficiente:

- a) Falta de segurança jurídica para as decisões dos agentes públicos encarregados de executar as políticas de fomento;
- b) Falta de uniformidade das regras operacionais para concessão, mas em especial para a comprovação dos compromissos de exportação de créditos do BNDES;
- c) Uso exclusivo de recursos públicos para o fomento à exportação;
- d) Restrição fiscal ao funcionamento eficaz do seguro de crédito à exportação e a equalização de taxas de juros;

26. NÃO SUSPENDER O FUNDO PÚBLICO DE FINANCIAMENTO

Nesse sentido, é importante contar com instituição exclusivamente dedicada à exportação, diferentemente do que há hoje. Tal solução, se bem estruturada, seria capaz de superar os obstáculos descritos e conferir eficiência ao fomento à exportação brasileira. Sugere-se, portanto, a seguinte forma de organização:

- Banco como subsidiária integral do BNDES;
- instituição coligada ao BNDES resolve problema fundamental de capitalização, o que no cenário fiscal brasileiro atual demonstra-se bastante difícil de se obter do Tesouro Nacional [27];
- Corpo técnico especializado: seja qual for a solução que se pretenda implementar para a política de crédito à exportação brasileira, há apenas três instituições que possuem corpo técnico especializado no tema, quais sejam o BNDES, Banco do Brasil e ABGF. Nesse sentido, a estruturação de instituição subsidiária ao BNDES pode facilitar e acelerar a organização da empresa. É fundamental contar com equipe jurídica especializada e dedicada exclusivamente a contratos e seguros internacionais, pois hoje esse é um dos principais gargalos relacionados ao tempo de aprovação do apoio oficial à exportação e da constante alteração das regras de negócios.
- Apoio com [funding](#) [28] e garantias: Dado que um dos cerne da crítica ao apoio oficial à exportação de infraestrutura e a competência do TCU para a fiscalização das operações de comércio exterior decorre diretamente do fato de se tratar de recursos do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador, sugere-se que o apoio da instituição a exportações (ao menos de infraestrutura) seja realizado com recursos originários de captação no mercado (doméstico ou internacional). Isso permitiria financiar gastos locais dos projetos, maior sofisticação quanto ao tipo de operação a ser realizada (empréstimos-ponte, compra de bônus atrelados a projetos) e conferiria maior agilidade na aprovação do crédito.

Além disso, a fim de contornar o atual problema de orçamento para pagamento de indenizações decorrente da aprovação da EC 95/17[29], sugere-se transferir o patrimônio do FGE (R\$ 14 bilhões), que já é administrado pelo BNDES, para a nova instituição de crédito à exportação, de modo a transformar esse fundo, hoje escritural, em fundo financeiro e do qual pode-se lançar mão de imediato para honrar pagamentos de eventuais indenizações. É preciso, contudo, que tal fundo tenha o aval da União para que a garantia do seguro de crédito à exportação continue sendo classificada como soberana e as instituições financeiras mantenham o interesse em utilizá-la.

Embora seja possível alternativamente alterar a rubrica orçamentária das despesas com pagamento de sinistros para classificação equivalente a pagamento de dívidas (o que não está sujeito à EC 95/17), permanece ainda necessária a aprovação de crédito suplementar para permitir o pagamento de eventuais indenizações, o que delonga o processo.

[27] O fato de constituir subsidiária integral do BNDES é importante para a obtenção de boa classificação de risco por parte da instituição, o que é fundamental para a instituição ter custo de captação baixo e poder oferecer taxas de juros competitivas aos clientes dos exportadores brasileiros. A nova instituição, subsidiária integral do BNDES, poderá aproveitar referências de balanço, histórico de sinistralidade, governança, entre outros critérios para a sua avaliação de rating.

[28] Corresponde à mobilização de recursos de terceiros via mercado de capitais ou mercado bancário com prazo de amortização compatível ao prazo de maturação do investimento que se pretende implantar.

[29] Altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para instituir o Novo Regime Fiscal

27. EQUALIZAÇÃO DA TAXA DE JUROS

O PROEX-Equalização é política pública que contém subsídio claro, quantificável e de resultados plenamente mensuráveis. Assim, é importante manter o funcionamento do mecanismo, com orçamento adequado, a fim de permitir que o custo do financiamento a exportações brasileiras fique no mesmo nível de custo dos empréstimos internacionais até que o Brasil alcance classificação de risco que naturalmente confira competitividade às taxas de juros praticadas às exportações nacionais. Sem esse tipo de apoio a competitividade do financiamento público ou privado das exportações brasileiras será seriamente comprometida.

A dicotomia entre mercado interno e exportações que dominou o debate brasileiro no passado parece estar superada. É consensual a importância das exportações para a redução da vulnerabilidade externa do país, crescimento do PIB e geração de emprego.

É reconhecido que o 'crescimento sustentado' das exportações brasileiras exige maior diversificação da pauta em direção a produtos de maior valor adicionado e um esforço contínuo de conquista de novos mercados (uma parceria governo e setor privado). Esses argumentos são identificados, de forma geral, com o tema de exportações de mercadorias. No entanto, são igualmente aplicáveis para as exportações de serviços.

O crédito à exportação promove a venda de bens e serviços externos que não seriam possíveis sem o mesmo, fortalece as empresas de diversos portes em seu país de origem para competir internacionalmente.

A perda de posição do Brasil, como emissor de investimentos no exterior, é um fator de preocupação, pois trata-se da atividade estratégica que traz benefícios para as empresas e ao conjunto da economia do país. O Brasil ainda não conta com uma política consistente para o apoio ao investimento de suas empresas no exterior.

Assim, a importância da retomada do crédito à exportação está diretamente ligada ao crescimento da economia brasileira e a melhor inserção do país no mercado internacional. As exportações impulsionam a inovação e a geração de empregos, renda e divisas para o país, ainda, o resultado gerado pela área de COMEX, impacta diretamente no PIB. Trata-se de um instrumento utilizado em mais de 90 países, onde cerca de 90% do comércio mundial é financiado por algum instrumento de crédito ou seguro à exportação.

Relevante enfatizar que crédito à exportação dá igualdade de condições no comércio internacional, todos os valores de financiamentos à exportação são liberados exclusivamente para empresas instaladas no Brasil, e em reais. Além disso, possui efeito multiplicador relevante, pois financia bens de alto valor agregado e de indústrias de cadeia longa.

Empresas brasileiras que utilizam crédito à exportação ampliam o valor das exportações em até 15%, aumentam seus mercados em até 70% e o número de funcionários em até 10%.

Na Engenharia, alavanca a internacionalização das empresas e de seus fornecedores. Promove a inovação de técnicas e estimula a retenção e repatriação de mão de obra altamente especializada, gerando um ciclo virtuoso de inovação e capacitação.

A cada R\$ 1 bilhão exportado pela indústria no Brasil, mobiliza 36 mil empregos no Brasil, ainda, a cada R\$ 1 bilhão alocado para equalização de juros aos financiamentos, gera cerca de R\$ 20 bilhões em exportações de bens e serviços de alto valor agregado. Fatores esses que reforçam a importância das políticas públicas de financiamento e garantias de crédito à exportação.

O tratamento tributário, concedido pelos países, sobretudo ao lucro gerado pelo investimento no exterior, é o elemento mais importante de uma política bem-sucedida para dar competitividade às operações das empresas no exterior.

O aumento na demanda externa por serviços de engenharia leva a um incremento na demanda interna de produtos e serviços que compõem a cadeia produtiva desses serviços, relembrando que a geração de empregos na exportação de serviços de engenharia ocorre exclusivamente no Brasil.

Cabe destacar que os bens exportados para execução da obra somente poderão ser financiados se tiverem, no mínimo, 60% de seu valor representado por produtos agregados no mercado brasileiro.

Observa-se que integram as exportações de serviços de Engenharia: equipamentos que fazem parte da obra, como turbinas, caldeiras, tubulações etc. além dos equipamentos utilizados para executar as obras, caminhões, tratores, ônibus, automóveis, motoniveladoras, compactadores, britadeiras, guindastes, centrais de concreto, de britagem e de asfalto, bem como de centenas de outros itens.

A disponibilidade de financiamento e garantias às exportações é uma condição essencial para a competitividade de qualquer empresa no mercado internacional. O sistema brasileiro de financiamento e garantias às exportações cumpre papel fundamental para alavancar as exportações pelo Brasil. Contudo, há lacunas importantes que precisam ser solucionadas, como a imprevisibilidade orçamentária do Proex e as dificuldades de acesso às linhas oficiais.

Programas como o Proex e o BNDES Exim[1] alavancam exportações de alto valor agregado e têm impactos positivos na economia. No entanto, o PROEX sofre imprevisibilidade orçamentária, o BNDES reduziu sua área de crédito às exportações, e há risco de descontinuidade no Seguro de Crédito à Exportação.

No Brasil essas políticas têm perdido protagonismo nos últimos anos. É preciso manter e fortalecer o sistema oficial brasileiro de financiamento às exportações, que cumpre papel relevante para alavancar as vendas brasileiras de bens e serviços de alto valor agregado.

No que se refere à competitividade dos serviços, embora fatores como expertise técnica, inovação, qualificação de mão de obra entre outros sejam determinantes para a competitividade das empresas internacionalmente, são as condições de acesso a financiamento e garantias que determinam, em última instância, a capacidade de obter contratos.

Para as empresas exportadoras de serviços de engenharia não existe ideologia no comércio exterior, e sim negócios sob a forma de operações comerciais com o objetivo tão somente de adotar a mesma política de Estado praticada por todos os países exportadores, especialmente os desenvolvidos ou emergentes industrializados, visando a geração de divisas, atividade econômica, empregos, rendas e tributos.

28.ESG

ESG faz parte de nosso dia a dia e está presente nas empresas. Não se pode falar em desenvolvimento e crescimento sem abranger estes temas. É necessário olhar para o meio ambiente de forma sustentável, reduzindo, por exemplo, a emissão de poluentes, olhar para o social com investimentos em programas adequados, aliados a governança corporativa, que é impreterível para uma gestão clara, que trilha caminhos de uma convivência ética para todos.

Não se negam os custos e investimentos que muitas empresas, notadamente no setor de obras públicas, vêm realizando na revisão e fortalecimento dos seus programas de sustentabilidade, social e de integridade.

De acordo com o Pacto Global: “O entendimento e a aplicabilidade de critérios ESG pelas empresas brasileiras é, cada vez mais, uma realidade. Atuar de acordo com padrões ESG amplia a competitividade do setor empresarial, seja no mercado interno ou no exterior. No mundo atual, no qual as empresas são acompanhadas de perto pelos seus diversos stakeholders, ESG é a indicação de solidez, custos mais baixos, melhor reputação e maior resiliência em meio às incertezas e vulnerabilidades.”

As premissas, para alcançar a excelência estão totalmente relacionados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU para 2030 – ODS2030. Os ODS são fato no mercado de capitais. Os 17 ODS reúnem os grandes desafios e vulnerabilidades da sociedade como um todo.

Por essa razão, é preciso que também sejam previstas medidas de estímulo à adoção destas pelos agentes públicos, que sejam criadas condições e regulamentos necessários para adoção de boas práticas pelas empresas. É preciso montar um plano de monitoramento.

Conforme o artigo ‘ESG no Governo e na gestão pública’ publicado no jornal ‘O Estado de São Paulo’, em 29 de julho de 2021: ‘ESG é uma jornada coletiva em favor de um mundo melhor. O futuro é nessa direção. Para se manterem competitivos e capazes de atrair investimentos que ajudem a construir esse novo mundo, é fundamental que os governos não fiquem de fora do debate a respeito do ESG. Assim, aos poucos, conjugando os esforços do setor público e do setor privado, será possível construir um futuro mais sustentável, diverso e justo’.

Enfim, o combate à corrupção é um dever de todos e, também, tarefa complexa e árdua. Para se alcançar qualquer êxito nesse objetivo, é essencial que privado e público caminhem lado a lado, ambos com os seus respectivos instrumentos de controle e de estímulo à integridade.

29. ADESÃO DO BRASIL AO ACORDO DE COMPRAS GOVERNAMENTAIS (ACG)

O Brasil caminha em importante processo de acessão ao ACG da OMC e que deve ser evidenciado. As compras governamentais representam entre 10% e 15% do PIB de cada país, o mercado de compras públicas no Brasil é de cerca de US\$ 157 bilhões, a ACG representa volume de comércio superior a US\$ 1.7 trilhão, concentrados em grande medida nos EUA e EU.

Mesmo diante de um processo de extrema importante para os setores e a economia, ainda, há pouca transparência do processo e a ausência de conhecimento do documento formal das ofertas apresentadas aos membros da OMC. Ainda assim, o posicionamento do setor é favorável à ampla concorrência nas licitações brasileiras, observando que o setor da construção é um mercado altamente competitivo e que incentivos tangíveis ou intangíveis podem desequilibrar a concorrência negativamente, eliminando potenciais players que não possuam benefícios existentes em outros países, restringindo acesso ao mercado e capacidade competitiva das empresas nacionais.

A sensibilidade do setor de Engenharia e construção são as desvantagens competitivas estruturais que existem em relação às empresas estrangeiras, principalmente tendo em conta os países participantes do ACG. As condições de obtenção de financiamento, seguros e garantias por exemplo, cruciais para os projetos do setor da construção pesada, não estão disponíveis para as empresas brasileiras do mesmo modo que nos países desenvolvidos, seja para projetos no mercado interno, seja para projetos no exterior.

Desa forma, propõe-se que sejam excluídos das ofertas:

- a) Entidades subnacionais (nível estadual e municipal), inclusive em linha com a cobertura ofertada a parceiros da América Latina (Peru, Chile, Mercosul); entidades além das quatro já incluídas nos acordos preferenciais (Casa da Moeda, VALEC, Embrapa e Infraero);
- b) Obras e serviços de engenharia quando contratados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;
- c) Obras e serviços de Engenharia quando contratados pelo Ministério da Defesa, Ministério de Desenvolvimento Regional, Ministério de Minas e Energia e Ministério de Ciência e Tecnologia;
- d) Obras e serviços de engenharia que envolvam matriz energética de hidroelétricas (acima de 150 MW); linhas de transmissão; distribuidoras de energia; parques eólicos offshore; usinas nucleares; obras que envolvam questões de segurança nacional, incluindo aquelas que afetem as políticas de segurança que envolvam mais de uma unidade federativa do estado brasileiro devido as suas características e geopolíticas;
- e) Quaisquer licitações que tenham por objeto a execução de obras de Engenharia com valor estimado inferior a R\$ 1 bilhão;
- f) Quaisquer licitações destinadas às concessões de serviços públicos e parcerias público-privadas para gestão de ativos de qualquer natureza.

Além disso, sugere-se a realização de estudos comparativos que identifiquem as condições mercadológicas, tributárias, eventuais incentivos fiscais, comerciais e outros tangíveis e intangíveis que possam impactar significativamente a concorrência entre as empresas estrangeiras e nacionais causando assimetrias competitivas que possam prejudicar a concorrência.

Também, propõe-se que o Brasil insira nos Anexos 5 e 6 a seguinte ressalva: [the commitments with regard to services in this Agreement are subject to restrictions and conditions regarding market access and national treatment specified in the list of commitments undertaken by Brazil under GATS \[31\]](#). A exemplo do que foi feito por Suíça, Singapura e Moldávia.

Ainda, recomenda-se que os editais deverão prever que, no caso de licitações para execução de obras e serviços de engenharia, as empresas estrangeiras deverão realizar visita técnica, bem como atender integralmente as condições de habilitação técnica exigidas pela legislação nacional. Para garantir a isonomia da disputa, os editais e contratos administrativos deverão, ainda, impor rígidos limites à subcontratação, para que as empresas estrangeiras não atuem como meras intermediárias entre o Poder Público contratante e empresas nacionais que não detenham condições de atender todos os requisitos legais e previstos em editais.

Considerando que os preços de alguns dos insumos podem ser muito diferentes para empresas nacionais e estrangeiras e que, em regra, representam parte significativa dos custos das obras e serviços de Engenharia, propõe-se que, para licitações com cobertura do ACG o Poder Público crie condições de equalizar o valor desses insumos, atuando, por exemplo, na desoneração dos tributos incidentes sobre os mesmos.

O setor entende que não seria o caso da completa exclusão de bens e/ou serviços e obras públicas da cobertura do ACG, mas sim propor exceções para determinados bens e/ou serviços quando adquiridos por determinadas entidades listadas, ou quando relacionados a certas políticas públicas, ou ainda não listar determinadas entidades na oferta.

Mesmo com as exceções propostas acima, entende-se que haveria ampla cobertura que permitiria a participação de empresas estrangeiras em obras e serviços de maior complexidade, cumprindo de maneira equilibrada o objetivo de fomentar a disputa entre empresas nacionais e estrangeiras. Ao mesmo tempo, seria evitada uma exposição indevida das empresas brasileiras a condições não isonômicas de concorrência, em função dos privilégios que somente são acessíveis para as empresas do setor de construção estabelecidas em outros países membros do ACG.

Os principais obstáculos destacados pelas empresas do setor, no que se refere à participação em licitações no exterior, são: (i) dificuldades na obtenção de financiamentos, seguros e garantias; (ii) dificuldades no cumprimento de formalidades ou obtenção de documentos; e (iii) exigências regulatórias e seus respectivos custos.

Como se vê, são temas – ligados a financiamento, e exigências regulatórias – que infelizmente não serão resolvidos pelo ACG. Apenas as questões de formalidades e documentos, em tese, são disciplinadas pelo Acordo. Presumindo-se que os atuais países membros cumprem as regras do Acordo, conclui-se que a adesão ao Acordo não afastará a dificuldade hoje enfrentada pelas empresas nacionais, nesse aspecto, para participar de licitações no exterior.

[31] Na tradução livre: os compromissos relativos aos serviços deste Acordo estão sujeitos a restrições e condições de acesso a mercados e tratamento nacional especificados na lista de compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do GATS

30. REGULAMENTAÇÃO DO *LOBBY*

O Brasil caminha em importante processo de acesso ao ACG da OMC e que deve ser evidenciado. As compras governamentais representam entre 10% e 15% do PIB de cada país, o mercado de compras públicas no Brasil é de cerca de US\$ 157 bilhões, a ACG representa volume de comércio superior a US\$ 1.7 trilhão, concentrados em grande medida nos EUA e EU.

Mesmo diante de um processo de extrema importância para os setores e a economia, ainda, há pouca transparência do processo e a ausência de conhecimento do documento formal das ofertas apresentadas aos membros da OMC. Ainda assim, o posicionamento do setor é favorável à ampla concorrência nas licitações brasileiras, observando que o setor da construção é um mercado altamente competitivo e que incentivos tangíveis ou intangíveis podem desequilibrar a concorrência negativamente, eliminando potenciais players que não possuam benefícios existentes em outros países, restringindo acesso ao mercado e capacidade competitiva das empresas nacionais.

A sensibilidade do setor de Engenharia e construção são as desvantagens competitivas estruturais que existem em relação às empresas estrangeiras, principalmente tendo em conta os países participantes do ACG. As condições de obtenção de financiamento, seguros e garantias por exemplo, cruciais para os projetos do setor da construção pesada, não estão disponíveis para as empresas brasileiras do mesmo modo que nos países desenvolvidos, seja para projetos no mercado interno, seja para projetos no exterior.

31. CONCLUSÃO

Os investimentos em projetos de Infraestrutura e Construção Pesada se inserem no contexto de agenda positiva capaz de melhorar o ambiente de negócios e atrair investidores ao país.

É um Brasil pujante e competitivo que almejamos, juntamente com todo o povo brasileiro.

O nosso setor está preparado para apresentar sua contribuição. A começar por estudar e oferecer aos governantes uma agenda legislativa de alto nível e que se implementada em consonância com o nosso segmento econômico, logrará êxito extraordinário.

Por isto nossas esperanças se renovam.

32.SIGLAS UTILIZADAS

ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland
ACG – Acordo de Compras Governamentais
ABCR – Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias
ABEMI – Associação Brasileira de Engenharia Industrial
ABETRE – Associação Brasileira de Empresas de Tratamento de Resíduos e Efluentes
ABGF – Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias
ABLP – Associação Brasileira de Resíduos Sólidos e Limpeza Urbana
ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos enquanto
ACL – Ambientes de Contratação Livre
ACR – Ambiente de Contratação Regulado
AGU – Advocacia Geral da União
ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CGE – Controladoria Geral do Estado
CGM – Controladoria Geral do Município
CGU – Controladoria Geral da União
CNI – Confederação Nacional da Indústria
CNT – Confederação Nacional do Transporte
COAF – Conselho de Controle de Atividades Financeiras
COMEX – Comércio Exterior
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
[ESG – Environmental, Social and Corporate Governance](#)
EUA – Estados Unidos da América
UE – União Europeia
EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica- Econômica e Ambiental
FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador
FGE – Fundo de Garantia à Exportação
FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FMI – Fundo Monetário Internacional
GATS – General Agreement on Trade in Services
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
LINDB – Normas do Direto Brasileiro
MCTI – Ministério de Ciência Tecnologia e Inovação
MInfra – Ministério da Infraestrutura
MPE – Ministério Público do Estado
MPF – Ministério Público Federal
MSTI/OECD – Main Science and Technology Indicators
MWh – Megawatt-hora
ODS2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU para 2030
OECD – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMC – Organização Mundial do Comércio
ONU – Organização das Nações Unidas
P&D – Pesquisa e Desenvolvimento
PDE2030 – Plano Decenal de Expansão de Energia 2030
PEC – Proposta de Emenda à Constituição
PGE – Procuradoria Geral do Estado
PGM – Procuradoria Geral do Município
PIB – Produto Interno Bruto
PILPI 2021-2050 – Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura 2021-2050
PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PPI – Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
RF – Receita Federal
SINICON – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura Sistema SUS – Sistema Único de Saúde
TCE – Tribunal de Contas do Estado
TCM – Tribunal de Contas do Município
TCU – Tribunal de Contas da União
[WEO – World Economic Outlook](#)

ABCP – Associação Brasileira de Cimento Portland
 ACG – Acordo de Compras Governamentais
 ABCR – Associação Brasileira de Concessões Rodoviárias
 ABEMI – Associação Brasileira de Engenharia Industrial
 ABETRE – Associação Brasileira de Empresas de Tratamento de Resíduos e Efluentes
 ABGF – Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias
 ABLP – Associação Brasileira de Resíduos Sólidos e Limpeza Urbana
 ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos enquanto
 ACL – Ambientes de Contratação Livre
 ACR – Ambiente de Contratação Regulado
 AGU – Advocacia Geral da União
 ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
 BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
 CGE – Controladoria Geral do Estado
 CGM – Controladoria Geral do Município
 CGU – Controladoria Geral da União
 CNI – Confederação Nacional da Indústria
 CNT – Confederação Nacional do Transporte
 COAF – Conselho de Controle de Atividades Financeiras
 COMEX – Comércio Exterior
 DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
 ESG – Environmental, Social and Corporate Governance
 EUA – Estados Unidos da América
 UE – União Europeia
 EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica- Econômica e Ambiental
 FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador
 FGE – Fundo de Garantia à Exportação
 FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
 FMI – Fundo Monetário Internacional
 GATS – [General Agreement on Trade in Services](#)
 IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
 IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
 INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
 LINDB – Normas do Direto Brasileiro
 MCTI – Ministério de Ciência Tecnologia e Inovação
 MInfra – Ministério da Infraestrutura
 MPE – Ministério Público do Estado
 MPF – Ministério Público Federal
 MSTI/OECD – [Main Science and Technology Indicators](#)
 MWh – Megawatt-hora
 ODS2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU para 2030
 OECD – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
 OMC – Organização Mundial do Comércio
 ONU – Organização das Nações Unidas
 P&D – Pesquisa e Desenvolvimento
 PDE2030 – Plano Decenal de Expansão de Energia 2030
 PEC – Proposta de Emenda à Constituição
 PGE – Procuradoria Geral do Estado
 PGM – Procuradoria Geral do Município
 PIB – Produto Interno Bruto
 PILPI 2021-2050 – Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura 2021-2050
 PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse
 PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
 PPI – Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
 RF – Receita Federal
 SINICON – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura Sistema SUS – Sistema Único de Saúde
 TCE – Tribunal de Contas do Estado
 TCM – Tribunal de Contas do Município
 TCU – Tribunal de Contas da União
 v.g – [Verbi gratia](#). como exemplo
 WEO – [World Economic Outlook](#)

31. BIBLIOGRAFIA

<https://odsbrasil.gov.br/objetivo7/indicador7b1>
<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>
https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
<https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/moderniza-brasil/eixos-do-moderniza-brasil/ambiente-de-negocios-prospero/gci/sobre-o-cgi>
<https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/moderniza-brasil/eixos-do-moderniza-brasil/ambiente-de-negocios-prospero/gci/sobre-o-cgi>
<https://www.imf.org/pt/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021>
<https://www.imf.org/pt/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021>
<https://www.dicionariofinanceiro.com/maiores-economias-do-mundo/#:~:text=Os%20dois%20resultados%20aparecem%20na%20tabela%20abaixo%2C%20com,65%20840%2C97%20%287.%2C2%BA%29%20%2016%20more%20rows%20>
<https://abolbrasil.org.br/posts/custo-logistico-bate-recorde-puxado-por-transportes/#:~:text=O%20custo%20com%20log%C3%ADstica%20no,pandemia%20pressi%C3%ADnhamos%20os%20custos%20log%C3%ADsticos>
https://www.infra2038.org/_files/ugd/63fe2f_d467f2188ebc45ebb3bf7ba1db0afb7a.pdf
<https://www.aneel.gov.br/qualidade-na-distribuicao>
<https://www.painelsaneamento.org.br/explore/localidade?SE%5BI%5D=3>
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/saude/audio/2021-03/saneamento-basico>
https://www.aneel.gov.br/sala-de-imprensa-exibicao-2/-/asset_publisher/zXQREz8EVIZ6/content/qualidade-no-fornecimento-de-energia-em-2020-alcanca-melhor-resultado/656877/pop_up?_101_INSTANCE_zXQREz8EVIZ6_viewMode=print&_101_INSTANCE_zXQREz8EVIZ6_languageId=pt_BR
<https://stimaenergia.com.br/index.php/a-energia-eletrica-e-cara-no-brasil/#:~:text=A%20conclus%C3%A3o%20do%20estudo%2C%20ao,%24%200%2C18%20por%20Kwh>
<https://www.speedtest.net/global-index/brazil>
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-08/brasil-tem-152-milhoes-de-pessoas-com-acesso-internet>
<https://tratabrasil.org.br/pt/>
<http://www.crea-se.org.br/brasil-e-o-2o-pais-que-mais-exporta-servicos-de-engenharia-para-a-america-latina/>
<http://www.crea-se.org.br/brasil-e-o-2o-pais-que-mais-exporta-servicos-de-engenharia-para-a-america-latina/>
<https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/competitividade/participacao-da-industria-brasileira-no-mundo-cai-para-menor-patamar-da-serie-historica/>
<https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2020/12/nova-lei-de-licitacoes-e-esperanca-contr corrupcao-e-desperdicio-de-verbas>

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3365.htm
<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2124888>
https://www.alemdaenergia.engie.com.br/saiba-como-o-hidrogenio-se-transforma-em-combustivel/?gclid=EAIaIQobChMI5qqNrOHj9QIVkleRCh05jgt9EAAYASAAEgl3__D_BwE
<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/07/21/com-pandemia-industria-perde-ainda-mais-participacao-no-pib-e-agronegocio-ganha-protagonismo.ghtml>
<http://www.proceedings.scielo.br/pdf/agrener/n6v1/017.pdf>
<https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/quais-sao-as-vantagens-do-transporte-hidroviario/>
<https://revistaferroviaria.com.br/2022/02/governo-ja-recebeu-80-pedidos-para-construcao-de-novas-ferrovias-diz-ministro/>
[file:///C:/Users/nunes/Downloads/ABCR%20RA20_bx%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/nunes/Downloads/ABCR%20RA20_bx%20(1).pdf)
file:///C:/Users/nunes/Downloads/ABCR%20RA20_bx.pdf
<https://diariodocomercio.com.br/economia/industria-ferroviaria-volta-a-ter-expectativas-positivas-com-o-futuro-do-segmento-no-pais/>
<https://www.linkedin.com/in/siniconsindicatopp/>
<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>
<https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2022/01/pro-trilhos-chega-a-21-contratos-assinados-para-criacao-de-novas-ferrovias-no-pais>
<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/programa-de-autorizacoes-ferroviarias/programa-de-autorizacoes-ferroviarias>
<https://www.alemdaenergia.engie.com.br/no-brasil-mercado-de-hidrogenio-demanda-regulamentacao/>
<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/abril/cnpe-propoe-diretrizes-para-o-programa-nacional-do-hidrogenio>
<https://www.cnnbrasil.com.br/business/conjuntura-economica-pode-atrasar-concessao-de-aeroportos-do-rj-diz-especialista/>
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/01/25/world-economic-outlook-update-january-2022>
<https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/competitividade/participacao-da-industria-brasileira-no-mundo-cai-para-menor-patamar-da-serie-historica/>
<https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/desempenho-da-industria-no-mundo/>
<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/10/apos-aval-da-antt-governo-federal-prepara-relicitacao-da-autopista-fluminense>
<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020>
<https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2124888>
<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/fundos-governamentais/fundo-de-garantia-a-exportacao-fge>
<https://www.abgf.gov.br/acesso-a-transparencia/>
<https://www.abgf.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/Relatorio-Integrado-de-Gestao-2020.pdf>
<http://www.sain.fazenda.gov.br/noticias/sucex/relatorios-de-gestao-fge>
em: 10/04/2022: <https://www.bb.com.br/pbb/pagina-inicial/empresas/produtos-e-servicos/comercio-exterior/vendas-para-o-exterior/garantias-internacionais#/>
Em: 10/04/202 <https://www.bb.com.br/pbb/pagina-inicial/empresas/produtos-e-servicos/comercio-exterior/vendas-para-o-exterior/garantias-internacionais#/>





SINICON

Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada-Infraestrutura



Endereço

SCS QUADRA 01 BLOCO E EDIFÍCIO CEARÁ S/N SALA 801 BRASÍLIA



Telefone

+55 (61) 3223-3161



Website

www.sinicon.org.br

Mídias Sociais



ISBN: 978-65-997972-0-0

CRL



9 786599 797200