

# AGENDA DE PRIVATIZAÇÕES

AVANÇOS E DESAFIOS



Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA



# AGENDA DE PRIVATIZAÇÕES

AVANÇOS E DESAFIOS

Acesse a publicação  
pelo QR Code abaixo.



**CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI**

*Robson Braga de Andrade*

Presidente

**Gabinete da Presidência**

*Teodomiro Braga da Silva*

Chefe do Gabinete - Diretor

**Diretoria de Desenvolvimento Industrial e Economia**

*Vacância*

**Diretoria de Relações Institucionais**

*Mônica Messenberg Guimarães*

Diretora

**Diretoria de Serviços Corporativos**

*Fernando Augusto Trivellato*

Diretor

**Diretoria Jurídica**

*Hélio José Ferreira Rocha*

Diretor

**Diretoria de Comunicação**

*Ana Maria Curado Matta*

Diretora

**Diretoria de Educação e Tecnologia**

*Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti*

Diretor

**Diretoria de Inovação**

*Gianna Cardoso Sagazio*

Diretora

**Superintendência de Compliance e Integridade**

*Oswaldo Borges Rego Filho*

Superintendente

# AGENDA DE PRIVATIZAÇÕES

AVANÇOS E DESAFIOS



Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

© 2021. CNI – **Confederação Nacional da Indústria.**

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

**Gerência Executiva de Infraestrutura - GEINFRA**

FICHA CATALOGRÁFICA

---

C748a

Confederação Nacional da Indústria.

Agenda de privatizações : avanços e desafios / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2022.

99 p. : il.

1.Privatizações. 2. Infraestrutura. 3. Investimentos. I. Título.

CDU: 324+338.45

---

CNI  
Confederação Nacional da Indústria  
**Sede**  
Setor Bancário Norte  
Quadra 1 – Bloco C  
Edifício Roberto Simonsen  
70040-903 – Brasília – DF  
Tel.: (61) 3317-9000  
Fax: (61) 3317-9994  
<http://www.cni.com.br/assuntosinternacionais>

**Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC**  
Tels.: (61) 3317-9989/3317-9992  
[sac@cni.org.br](mailto:sac@cni.org.br)

# LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Etapas para inclusão de projetos no PPI .....	27
<b>Figura 2</b> – Etapas para realização dos projetos .....	28

# LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> – Investimentos totais em infraestruturas, em R\$ bilhões constantes, e em % do PIB .....	20
<b>Gráfico 2</b> – Estoque de Capital em infraestrutura em % do PIB, 1970-2021 (P) .....	22
<b>Gráfico 3</b> – Evolução da participação nos investimentos totais em infraestrutura por instância pública e privada, 2010-2021 .....	24
<b>Gráfico 4</b> – Evolução da participação nos investimentos totais em infraestrutura por instância pública e privada, 2010-2021, em % do PIB .....	24
<b>Gráfico 5</b> – Malha pavimentada desagregada por esfera administrativa, 2016 e 2021 .....	30
<b>Gráfico 6</b> – A avaliação dos aeroportos pelos passageiros usuários, 2013 - 2021 .....	40

# LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Investimentos em infraestrutura no Brasil por setor em % do PIB, média de períodos decenais .....	20
<b>Tabela 2</b> – Investimentos totais em infraestruturas, em % do PIB e R\$ bilhões constantes (2020), e taxa de depreciação, 2001-2010, e 2011-2021 (P).....	21
<b>Tabela 3</b> – Ano no qual seria alcançado estoque-alvo (60,4% do PIB) de infraestrutura em função do investimento médio anual no setor; e nível estacionário (% do PIB)....	22
<b>Tabela 4</b> – Estoques atuais e hiatos em relação aos estoques-alvo setoriais, em % do PIB.....	23

<b>Tabela 5</b> – Investimentos necessários para atingir os estoques-alvo setoriais em 20 anos, em % do PIB.....	23
<b>Tabela 6</b> – Evolução dos contratos de rodovias Federais e Estaduais.....	31
<b>Tabela 7</b> – Avaliação das rodovias públicas e privadas, segundo os levantamentos da CNT de 2010 e 2021 .....	31
<b>Tabela 8</b> – Rodovias mapeadas no PPI com leilão provável até o final de 2022.....	33
<b>Tabela 9</b> – Rodovias mapeadas nos programas estaduais cujo leilão deve ocorrer até o final de 2022* .....	33
<b>Tabela 10</b> – Transferências de ativos do setor de portos programadas até o final de 2022 .....	36
<b>Tabela 11</b> – Transferências de ferrovias ao setor privado .....	38
<b>Tabela 12</b> – Transferência de aeroportos ao setor privado .....	39
<b>Tabela 13</b> – Transferências de ativos do setor de aeroportos programadas até o final de 2022 .....	41
<b>Tabela 14</b> – Transferências em mobilidade urbana ao setor privado .....	42
<b>Tabela 15</b> – Transferências de ativos do setor de mobilidade urbana programadas até o final de 2022 .....	43
<b>Tabela 16</b> – Transferências de ativos de saneamento ao setor privado .....	43
<b>Tabela 17</b> – Transferências de ativos do setor de saneamento programadas até o final de 2022 .....	45
<b>Tabela 18</b> – Transferências de ativos estaduais de energia elétrica ao setor privado.....	46
<b>Tabela 19</b> – Transferências de ativos no setor de energia programadas até o final de 2022 .....	47
<b>Tabela 20</b> – Cenário de concessão de aproximadamente 4.530 km de rodovias federais para o quadriênio 2023 – 2026 .....	51
<b>Tabela 21</b> – Cenário de concessão de rodovias estaduais, para o quadriênio de 2023 – 2026...	52
<b>Tabela 22</b> – Projetos de desestatização no setor aeroportuário a partir de 2023 .....	55
<b>Tabela 23</b> – Projetos de desestatização no setor de mobilidade urbana a partir de 2023.....	57
<b>Tabela 24</b> – Características contábeis das companhias estaduais de mobilidade urbana operantes em 2019 <sup>1</sup> (milhões de R\$ correntes) .....	57
<b>Tabela 25</b> – Projetos de desestatização no setor de saneamento básico a partir de 2023 .....	59
<b>Tabela 26</b> – Índices de atendimento de água e esgoto das companhias estaduais de saneamento básico, 2020 .....	60
<b>Tabela 27</b> – Companhias estaduais de energia elétrica remanescentes.....	62
<b>Tabela 28</b> – Quantidade de Empresas Federais* .....	68
<b>Tabela 29</b> – Transferências de outros ativos programadas até o final de 2022.....	69
<b>Tabela 30</b> – Ativos de destaque com desestatização provável em 2022 e até 2026.....	76

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>1 O DÉFICIT DE INVESTIMENTOS E DE OFERTA DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL</b> .....	<b>19</b>
<b>2 A AGENDA DE TRANSFERÊNCIA DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DO SETOR PÚBLICO</b> .....	<b>27</b>
2.1 Rodovias .....	29
2.2 Portos.....	34
2.3 Ferrovias .....	36
2.4 Aeroportos .....	38
2.5 Mobilidade Urbana .....	41
2.6 Saneamento.....	43
2.7 Energia Elétrica.....	45
<b>3 DESAFIOS E RECOMENDAÇÕES PARA AVANÇAR NA PRIVATIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA</b> .....	<b>49</b>
3.1 Rodovias .....	50
3.2 Portos.....	52
3.3 Ferrovias .....	53
3.4 Aeroportos .....	54
3.5 Hidrovias.....	55
3.6 Mobilidade Urbana .....	57
3.7 Saneamento.....	59
3.8 Energia Elétrica.....	61
3.9 Telecomunicações.....	62
<b>4 PARA ALÉM DE INFRAESTRUTURA: O PANORAMA DOS OUTROS SETORES</b> .....	<b>65</b>
4.1 O Avanço Recente na Agenda de Desestatizações e as Previsões para 2022 .....	66
4.2 O Cenário de Médio e Longo Prazo .....	70
<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>75</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>79</b>
<b>ANEXO A – TRANSFERÊNCIAS DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA AO SETOR PRIVADO</b> .....	<b>83</b>
<b>ANEXO B – DESESTATIZAÇÃO DE EMPRESAS ESTATAIS E OUTROS ATIVOS PÚBLICOS</b> .....	<b>89</b>



# APRESENTAÇÃO

O Brasil tem um ambicioso programa de desestatização. As concessões e privatizações se iniciaram nos anos 1990 e, desde então, os usuários de serviços públicos têm se beneficiado com a melhoria na qualidade, na cobertura e na eficiência que a administração privada proporciona.

Nos últimos anos, a crise fiscal que o país enfrenta comprometeu severamente a capacidade financeira do setor público. Os investimentos em infraestrutura dos estados e da União caem sistematicamente desde 2010 e, hoje, correspondem a menos de 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB).

As desestatizações precisam avançar e se consolidar como uma agenda de Estado. A diferença entre os investimentos realizados e os necessários à modernização do país, a situação difícil dos orçamentos públicos e os problemas históricos de governança e gestão no âmbito estatal evidenciaram que não há outro caminho.

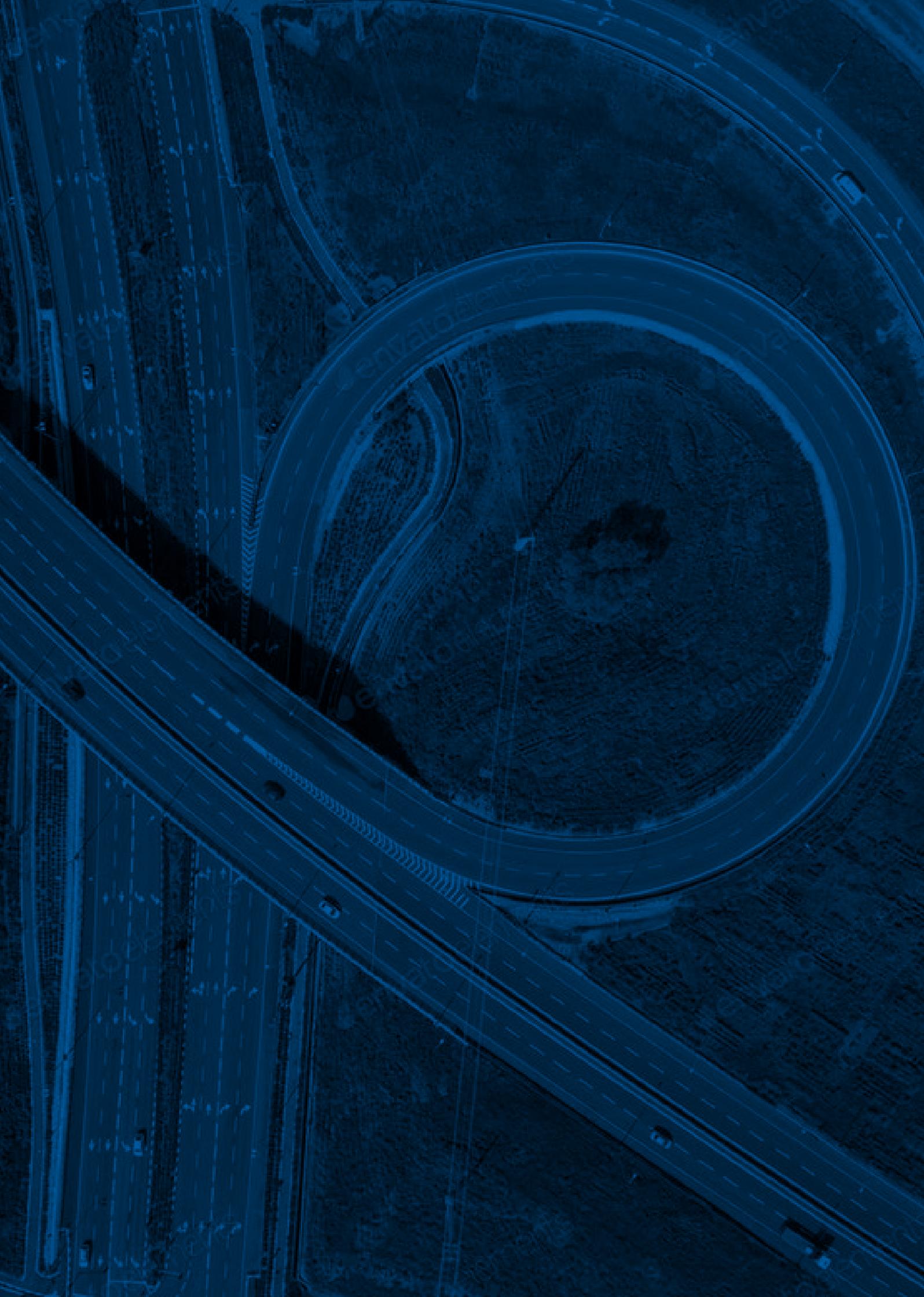
O presente estudo tem como objetivo avaliar os avanços e as perspectivas para a agenda de desestatização de ativos federais e estaduais, incluindo empresas estatais e empreendimentos no setor de infraestrutura.

O trabalho indica a importância da participação do capital privado para a alavancagem dos investimentos no país, especialmente para a superação das dificuldades no setor de infraestrutura, que tanto prejudicam a competitividade da nossa economia.

Boa leitura.

**Robson Braga de Andrade**

Presidente da CNI



# SUMÁRIO EXECUTIVO

Há quase três décadas, o Brasil iniciou o processo de desestatização e privatização do setor de infraestrutura. Desde então, houve grandes avanços, principalmente em dois momentos:

- i) A partir da década de 1990, por força da aprovação da Lei das Concessões e da instituição de agências reguladoras, que proveram o alicerce para uma mudança no papel do Estado;
- ii) Em 2016, com a instituição do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que combateu uma antiga deficiência na estruturação e implementação por parte do poder público de projetos de infraestrutura e desestatizações.

A superação dos gargalos existentes nos diferentes setores da infraestrutura brasileira depende do avanço do processo de transferência de ativos públicos ao setor privado. Na última década, a redução progressiva dos investimentos públicos, a crise fiscal e os problemas históricos de governança e gestão de ativos e empresas dos governos federal e subnacionais evidenciaram a necessidade das concessões e privatizações se consolidarem como uma agenda de Estado.

Desde 2016, o total de empresas estatais no âmbito federal se reduziu de 230 para 155. A queda ocorreu principalmente com a venda de subsidiárias das holdings sob controle direto da União, no caso da Eletrobras e Petrobras, e em menor escala, do Banco do Brasil. O total considerável de empresas ainda sob gestão do estado revela que há espaço para novas desestatizações, especialmente no setor de infraestrutura.

A privatização da Eletrobras, potencialmente a maior operação do tipo a ser realizada no país, está prevista para o primeiro semestre de 2022 e deverá ocorrer por meio de uma oferta primária de ações detidas pela União, o que assegurará o controle da empresa pelo setor privado. Em conjunto com outras desestatizações, como a do Porto de Santos, Correios, e a médio e longo prazo, da Telebrás, o Brasil passará a ter ativos de grande importância governados e geridos em bases sólidas, sem interferências indevidas e capazes de realizar os investimentos necessários.

Com base nos projetos com maior probabilidade de conclusão, as previsões de transferência de ativos públicos ao setor privado para os próximos anos incluem:

- **Rodovias:** leilão de 15,0 mil km de rodovias federais e estaduais, até 2026;
- **Portos:** avanço dos arrendamentos de áreas portuárias e início da desestatização das Companhias Docas responsáveis pela administração dos portos públicos;

- **Ferrovias:** concessão da Ferroeste e dos trechos sobre responsabilidade da VALEC (Ferrovia de Integração Centro-Oeste/FICO e trechos 2 e 3 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste/FIOL), além do avanço das renovações de contratos e das autorizações ferroviárias, inclusive para a gestão de trechos atualmente sem tráfego;
- **Aeroportos:** concessão dos 16 aeroportos sob gestão da Infraero, com subsequente liquidação ou absorção da empresa;
- **Hidroviás:** realização de contratos de concessão e PPPs para a administração e realização de investimentos em vias navegáveis interiores do país;
- **Mobilidade Urbana:** finalização do processo de desestatização da CBTU e Trensurb;
- **Saneamento:** realização de 6 concessões e PPPs, ainda em 2022, e avanços dos 10 projetos atualmente em estudo pelo BNDES;
- **Energia elétrica:** desestatização da Eletrobras e de empresas estaduais remanescentes;
- **Telecomunicações:** desestatização da Telebrás.

Não se deve subestimar a complexidade do processo de desestatização e privatização, e os possíveis obstáculos ao seu andamento. Essa não é uma agenda de um único governo ou administração, mas deverá perdurar por ao menos mais uma década, havendo recursos e vontade política de avançar e compreensão da sociedade de sua importância. Os avanços significativos em anos recentes, e não apenas no âmbito federal, revelam o potencial de expansão do processo de transferência de ativos estatais para os próximos anos.





# INTRODUÇÃO

Nos anos 1990, as reformas que levaram à desestatização e privatização de ativos públicos, principalmente no setor de infraestrutura, foram responsáveis por ganhos de eficiência e ampliação da cobertura e qualidade dos serviços. Ainda que alguns setores continuassem a ser caracterizados por monopólios naturais, o Estado como regulador e fiscalizador (da aderência das empresas aos contratos de concessão, autorização ou arrendamento), mostrou-se preferível ao de controlador e gestor de ativos, tanto do ponto de vista do consumidor, quanto das contas públicas.

No setor financeiro, as desestatizações mais relevantes naquela década se deram no âmbito subnacional, com a privatização dos bancos estaduais (emissores informais de moeda), impulsionado pelo programa de reestruturação de responsabilidade do governo federal das dívidas dos estados. Já no âmbito dos ativos e serviços de infraestrutura, a desestatização mais significativa talvez tenha sido em telecomunicações, seguidas de ferrovias, arrendamentos de áreas nos portos organizados, e ativos de geração e distribuição em energia elétrica, assim como o início das concessões rodoviárias. A partir da década de 2000, o processo de desestatização se arrefeceu, mas não foi paralisado, avançando em linhas de transmissão, rodovias e portos, e eventualmente aeroportos (com a primeira rodada de 2013).

Ao início dos anos 2020 ainda permanece sob controle e gestão estatal um grande número de empresas e ativos em infraestrutura e outros setores, e sua desestatização ainda é de enorme relevância, tanto por força de problemas associados à sua governança e gestão, pelo risco de captura por grupos de interesse, como pela restrição fiscal do Estado brasileiro, que assumiu na década passada um caráter estrutural, e levou à contração dos investimentos públicos. Ainda que no caso de infraestrutura os investimentos privados tenham demonstrado elevada resiliência, há um conjunto de barreiras à sua rápida expansão, relacionadas à elevada incerteza que vem caracterizando o ambiente macroeconômico e institucional do país; e a problemas associados à insegurança jurídica, imprevisibilidade regulatória, e o próprio financiamento do investimento.

A Seção inicial deste trabalho, que segue esta Introdução, apresenta a evolução dos investimentos públicos e privados em infraestrutura nas duas últimas décadas, as implicações para a trajetória do estoque de capital, e a brecha agregada e setorial entre os atuais níveis de estoque e o necessário para a modernização do setor. A Seção 2 analisa o histórico de desestatizações em anos recentes, tomando por ponto de partida a criação

do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em 2016, um marco relevante voltado para criar uma carteira de projetos e agilizar as transferências dos ativos para o setor privado. A seção avalia o período entre 2016 e 2021 e o ano de 2022, na medida em que este é o preâmbulo do próximo quadriênio, no sentido dos ativos que estarão ainda disponíveis para os anos vindouros.

A Seção 3 detalha o espaço de desestatização no horizonte temporal mais amplo, tendo o quadriênio 2023 - 2026 como ponto de partida. São identificados os principais ativos de infraestrutura que deveriam ser considerados para estudos econômicos voltados para desestatização, tendo por referência a experiência desse ser um processo complexo que enfrenta múltiplos obstáculos. Logo, o horizonte de planejamento não deve se ater a um único mandato de governo, mas ao menos uma década, havendo vontade política e compreensão da sociedade quanto à importância de ampliar a participação privada em infraestrutura.

A Seção 4 estende a discussão de privatização para outros setores, tanto em termos retrospectivos quanto prospectivos, e sugere que, para muitas empresas dependentes do Tesouro, a modelagem de desestatização no limite talvez tenha que possibilitar a sua liquidação. A desestatização de outros ativos – a exemplo de parques nacionais e iluminação urbana – seria levada adiante sob a forma não apenas de concessões, mas ainda de PPPs (patrocinadas e administrativas, dependendo da capacidade do ativo gerar receita e cobrir custos).

A Seção 5 apresenta uma síntese conclusiva. Pode-se afirmar que houve avanços significativos em anos recentes, e não apenas no âmbito das concessões em infraestrutura (inclusive na esfera subnacional), mas ainda na progressiva redução da participação do Estado – especificamente do governo federal – por meio fundamentalmente da redução do número de subsidiárias das holdings sob controle direto da União, no caso da Eletrobras e Petrobras, e em menor escala, do Banco do Brasil. Ainda que o total de empresas estatais no âmbito federal entre 2016 e 2021 tenha permanecido o mesmo, ao se considerar as subsidiárias das empresas holdings (a exemplo da Petrobras e Eletrobras), houve redução substancial no período. A eventual privatização da Eletrobras, da Santos Port Authority, dos Correios, e a médio e longo prazo, da Telebrás, dentre outras, asseguraria que ativos de grande importância seriam governados e geridos em bases sólidas, sem interferências indevidas e em caráter perene. O histórico dessas empresas é o testemunho maior da importância do processo de desestatização no país.





# 1 O DÉFICIT DE INVESTIMENTOS E DE OFERTA DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Não faltam evidências sobre os baixos níveis de investimento em infraestrutura no Brasil. Rankings internacionais revelam um desempenho relativo do país, tanto em termos de oferta como da qualidade dos empreendimentos do setor, que o coloca nos quartis inferiores entre as economias avaliadas. Em 2019, o país detinha a 78ª posição, dentre 141 países, na dimensão de infraestrutura do *Global Competitiveness Index (GCI)*, do *World Economic Forum (WEF)*, variando entre a 76ª posição em confiabilidade de oferta de água até a 116ª em qualidade de infraestrutura de rodovias<sup>1</sup>. A pesquisa de opinião anual realizada em 2019 pela *Global Infrastructure Investor Association (GIIA)*, compreendendo 28 países<sup>2</sup>, classificou o Brasil em 25º em satisfação geral com a infraestrutura nacional, revelando que 71% dos respondentes “concordaram fortemente” que o país não faz o suficiente – leia-se, investe pouco – para atender às demandas de infraestrutura. Para 65% dos entrevistados, também há fraca aderência de projetos de infraestrutura aos seus objetivos.

O histórico dos investimentos em infraestrutura no país revela uma tendência agregada de contração, e alguma diferenciação setorial (Tabela 1). Desde a década de 1970, a média da participação no PIB se reduziu de 5,42% a 1,91%, enquanto setorialmente se observa alguma reação localizada, a exemplo de telecomunicações, por força da privatização e as imposições regulatórias de investimento nos anos 1990, principalmente.

1 86º em eficiência de transporte aéreo; 86º em eficiência de transporte ferroviário; 102º em qualidade da energia; 104º em eficiência de serviços portuários.

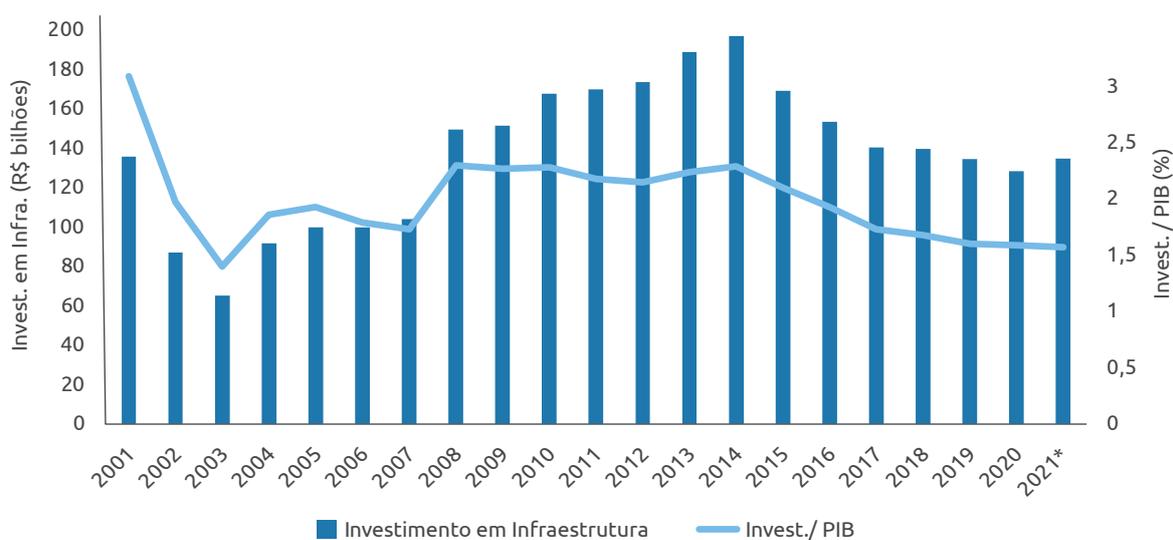
2 África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Bélgica, Canadá, Chile, China, Colômbia, Coreia do Sul, Espanha, Estados Unidos, França, Hungria, Índia, Itália, Japão, Malásia, México, Peru, Polônia, Reino Unido, Rússia, Sérvia, Suécia e Turquia.

**TABELA 1 – Investimentos em infraestrutura no Brasil por setor em % do PIB, média de períodos decenais**

Setor	1971 - 1980	1981 - 1989	1990 - 2000	2001 - 2010	2011 - 2021
Eletricidade	2,13	1,47	0,76	0,58	0,64
Telecomunicações	0,8	0,43	0,73	0,69	0,42
Saneamento	0,46	0,24	0,15	0,18	0,19
Transportes	2,03	1,48	0,63	0,61	0,66
<b>Total</b>	<b>5,42</b>	<b>3,62</b>	<b>2,29</b>	<b>2,06</b>	<b>1,91</b>

Fonte: Atualização de Frischtak e Noronha (2018), com dados da Inter.B. Projeção do PIB de 2021 baseada no Relatório de Acompanhamento Fiscal do Instituto Fiscal Independente (IFI), de nov/2021, e estimado em R\$ 8.600 bilhões. O ano de 2021 é uma estimativa.

A Tabela 2 desagrega os valores investidos anualmente entre 2001 e 2021 em termos reais e como proporção do PIB, e a taxa de depreciação do capital fixo de infraestrutura correspondente. Ainda que no período a taxa de investimento tenha superado a taxa de depreciação do capital fixo<sup>3</sup>, a diferença encurtou nos anos 2010, chegando a uma média de apenas 0,13% do PIB em 2019-2021. Contudo, quando se leva em consideração o crescimento da população da ordem de 0,8% a.a., os investimentos não apenas estão em queda (Gráfico 1) e distantes das necessidades de modernização da infraestrutura, mas do aumento vegetativo da demanda por serviços. A própria trajetória do estoque de capital – medida objetiva e facilmente comparável no tempo da capacidade de resposta à demanda por serviços de infraestrutura – revela uma deterioração da oferta relativa de serviços no país, e indica que a expansão dos investimentos é de fato um imperativo (FRISCHTAK; MOURÃO, 2018).

**GRÁFICO 1 – Investimentos totais em infraestruturas, em R\$ bilhões constantes, e em % do PIB**

\* Estimativa.  
Fonte: Inter.B.

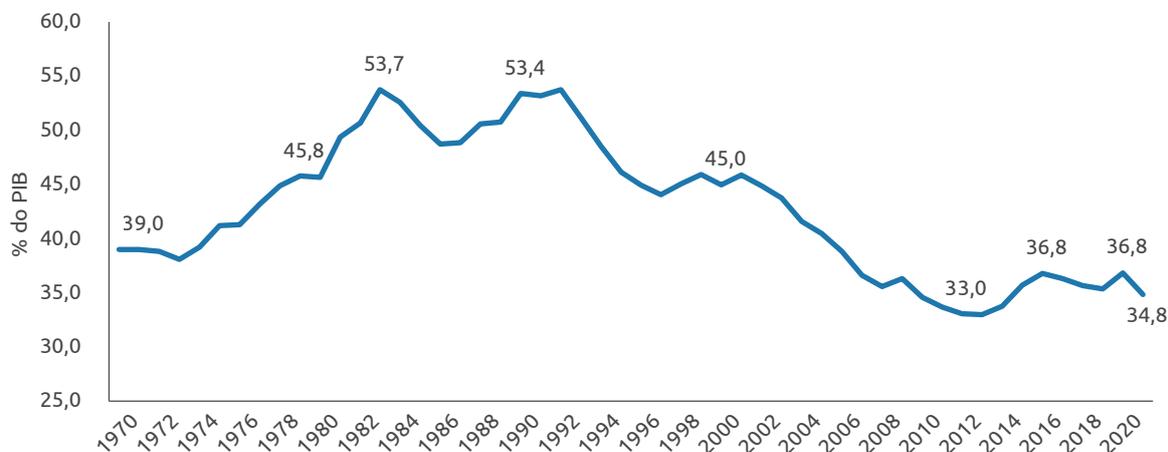
3 A taxa de depreciação em infraestrutura representa a média ponderada das taxas de depreciação setoriais e, portanto, varia ano a ano de acordo com a composição setorial do estoque de capital.

**TABELA 2 –** Investimentos totais em infraestruturas, em % do PIB e R\$ bilhões constantes (2020), e taxa de depreciação, 2001-2010, e 2011-2021(P)

Ano	Invest. em Infra. (R\$ bilhões) (a)	PIB Real (R\$ bilhões) (b)	Invest./PIB (%) (a/b)	Taxa de depreciação (%)
2001	135,7	4.391	3,09	1,84
2002	87,1	4.421	1,97	1,89
2003	65,1	4.666	1,4	1,86
2004	91,8	4.938	1,86	1,74
2005	99,9	5.180	1,93	1,69
2006	99,8	5.573	1,79	1,63
2007	104	6.017	1,73	1,53
2008	149,6	6.496	2,3	1,45
2009	151,5	6.670	2,27	1,5
2010	167,7	7.353	2,28	1,42
2011	169,9	7.776	2,18	1,37
2012	173,7	8.083	2,15	1,34
2013	188,9	8.451	2,24	1,33
2014	196,9	8.608	2,29	1,36
2015	169,3	8.076	2,1	1,45
2016	153,4	7.939	1,93	1,5
2017	140,4	8.100	1,73	1,48
2018	139,6	8.304	1,68	1,45
2019	134,5	8.419	1,6	1,44
2020	128,4	8.099	1,59	1,5
2021*	134,8	8.600	1,57	1,41

\* Estimativa.  
Fonte: Inter.B.

Após atingir 53,7% do PIB no início dos anos 1980, o estoque de capital contraiu aceleradamente, chegando a 33%, em 2013 (Gráfico 2). A recuperação se dá por força da recessão, com o estoque se estabilizando em torno de 36,5% na segunda metade da década passada. Em 2021, o estoque de capital em infraestrutura está estimado em pouco mais de 34,8% do PIB, sendo que o estoque alvo agregado que refletiria uma infraestrutura modernizada – no sentido de universalização de serviços e requisitos mínimos de qualidade – seria de 60,4% do PIB (FRISCHTAK; MOURÃO, 2018). Dessa forma, a brecha entre o estoque atual e o estoque alvo alcança 25,6% do PIB, refletindo a distância que o país se encontra para garantir uma oferta de serviços consistente com um país de renda média-alta.

**GRÁFICO 2 –** Estoque de Capital em infraestrutura em % do PIB, 1970-2021(P)

Fonte: Cálculos próprios (atualização de Frischtak e Mourão (2018)). O ano de 2021 é uma estimativa.

Na realidade, caso o Brasil sustente os níveis de investimento observados no período 2001-2021 (aproximadamente 1,98% do PIB), o patamar próximo ao estoque-alvo nunca seria alcançado. Serão necessários investimentos da ordem de 4 a 5% do PIB para fechar tal brecha (Tabela 3). Um esforço de 4% do PIB, por exemplo, levaria a um estoque de 60,4% em 2046, 25 anos após o início da nova trajetória. Caso o objetivo fosse alcançar o estoque alvo em um horizonte de tempo mais curto – por exemplo, até 2033 – os investimentos necessários seriam da ordem de 5% do PIB.

**TABELA 3 –** Ano no qual seria alcançado estoque-alvo (60,4% do PIB) de infraestrutura em função do investimento médio anual no setor; e nível estacionário (% do PIB)

Investimento médio em infraestrutura a partir de 2022, em % do PIB	Ano em que se alcançaria o estoque ideal	Estoque em "Steady State" <sup>1</sup>
1,98	-	33,5%
3	-	50,6%
3,5	-	58,9%
4	2046	67,3%
4,5	2037	75,7%
5	2033	84,1%

Fonte: Ver Gráfico 2. <sup>1</sup> Nível de estoque atingido quando a depreciação se iguala ao investimento, levando em consideração uma depreciação média ponderada de 4,04% e um crescimento médio de 2% a.a.

A Tabela 4 apresenta o hiato entre o estoque atual e os estoques alvo – estimados em 26,5% nos transportes, 19% em energia, 7% em telecomunicações e 7,9% em saneamento. Já a Tabela 5 indica os investimentos necessários para se alcançar esses níveis de estoque

em vinte anos. A relação hiato/investimento médio, uma medida mais precisa de atraso relativo do país em diferentes segmentos de infraestrutura, sugere que os maiores esforços em termos comparativos terão de ser realizados em transportes e energia.

**TABELA 4** – Estoques atuais e hiatos em relação aos estoques-alvo setoriais, em % do PIB

Setor	2021*	Meta	Hiato
Transportes	11,2	26,5	15,3
Energia	14,4	19	4,6
Telecomunicações	5,0	7	2,0
Saneamento	4,3	7,9	3,6
<b>Total</b>	<b>34,8</b>	<b>60,4</b>	<b>25,6</b>

\*Estimativa

Fonte: Ver Gráfico 2.

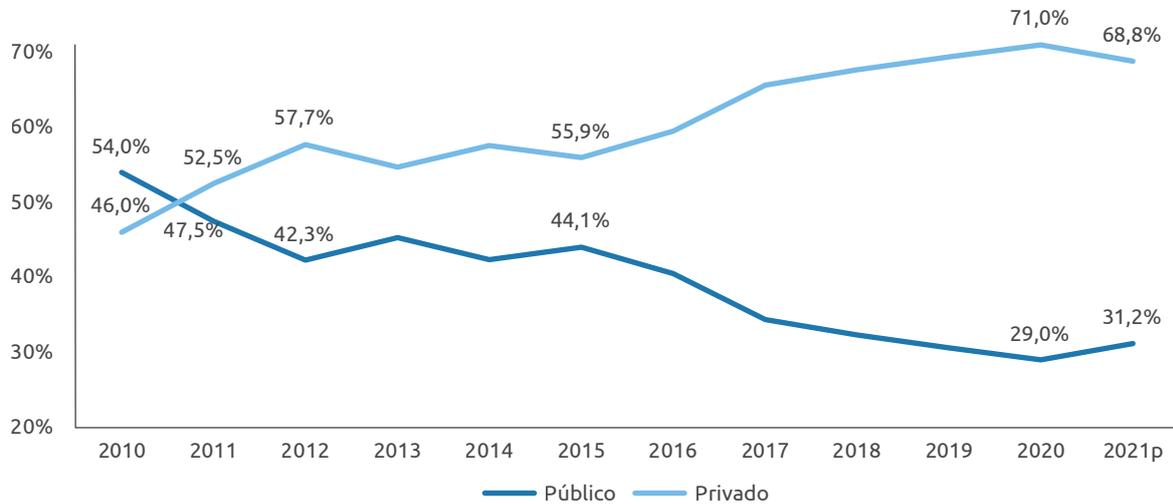
**TABELA 5** – Investimentos necessários para atingir os estoques-alvo setoriais em 20 anos, em % do PIB

Setor	Média anual (2001 - 2021)	Necessário	Hiato	Hiato/Inv. Médio (%)
Transportes	0,64	1,98	1,34	209,38
Energia	0,61	1,06	0,45	73,77
Telecomunicações	0,55	0,71	0,16	29,09
Saneamento	0,19	0,44	0,25	131,58
<b>Total</b>	<b>1,98</b>	<b>4,19</b>	<b>2,21</b>	<b>110,95</b>

Fonte: Ver Gráfico 2. O ano de 2021 é uma estimativa.

Modernizar a infraestrutura do país é um desafio de primeira ordem, principalmente tendo em vista as restrições fiscais que impedem de fato uma resposta mais relevante do investimento público, e o papel necessário que o investimento privado terá de assumir nos próximos anos. O Gráfico 3 mostra a evolução das participações das instâncias pública e privada no período 2010-21, quando a participação do setor público nos investimentos totais caiu de 54% para estimados 31,2% em 2021, e inversamente o setor privado avança e chega a 68,8% nesse ano. Após um período de relativa estabilidade nas participações, com a distribuição do investimento entre as instâncias mantendo-se estável (em torno de 44% pública e 56% privada), a partir de 2016 a tendência de expansão da participação privada em termos relativos se consolida. Tal patamar dificilmente será reduzido no horizonte previsível, dado o quadro de deterioração do orçamento fiscal de investimento do Estado.

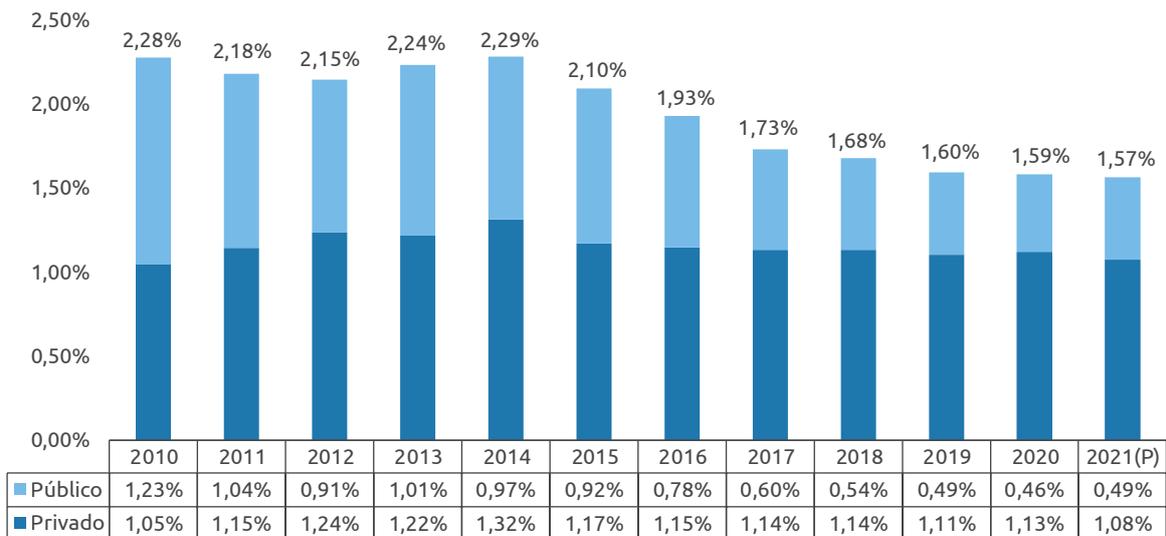
**GRÁFICO 3** – Evolução da participação nos investimentos totais em infraestrutura por instância pública e privada, 2010-2021



Fonte: Inter.B. Nota: Tanto aqui quanto no Gráfico 4, o investimento público resulta da soma dos investimentos em infraestrutura do Governo Federal, entes federativos e das estaduais do setor.

O Gráfico 4 oferece uma visão mais precisa, na medida em que a queda de participação do setor público reflete acima de tudo o encolhimento frente ao PIB. Se em 2010, o montante investido alcançava 1,23% do PIB, em 2015 se reduz a 0,92%, chegando a estimados 0,49% em 2021. Paralelamente, o setor privado sustentou a média de investimentos em torno de 1,15% do PIB, partindo de 1,05% em 2010.

**GRÁFICO 4** – Evolução da participação nos investimentos totais em infraestrutura por instância pública e privada, 2010-2021, em % do PIB



Fonte: Estimativas próprias.

Os dados revelam que, apesar do maior protagonismo do setor privado na última década ter sido decorrente da contração expressiva dos investimentos públicos, os aportes privados demonstram significativa resiliência frente ao ciclo econômico e mudanças no ambiente de negócios. Contudo é necessário não apenas resiliência, mas uma agenda que permita uma rápida expansão dos compromissos privados, pois os investimentos adicionais necessários em infraestrutura – da ordem de 2,2% do PIB por ano – dependerão, fundamentalmente, de esforços do setor privado. É nesse contexto – de redução do estoque de capital do país e baixíssimo espaço fiscal para investimentos públicos, mais além dos problemas de governança e gestão dos investimentos públicos – que se insere a importância de um programa de desestatizações e que não venha a sofrer de descontinuidade nos próximos anos.

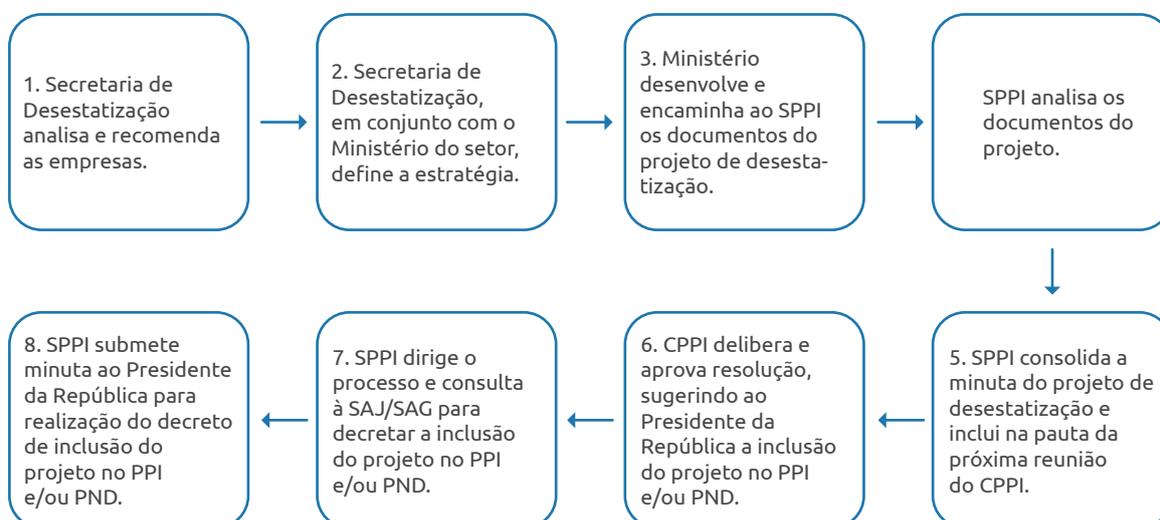


## 2 A AGENDA DE TRANSFERÊNCIA DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA DO SETOR PÚBLICO

No decorrer do último decênio, em meio a mudanças políticas e ao agravamento das condições fiscais, as transferências de operações e ativos do setor público ganharam relevância como parte das ações necessárias para a recuperação econômica por meio da mobilização de investimentos privados. Esse processo, no âmbito federal, passou a ser conduzido por um novo programa – o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) –, que teve início em 2016. O PPI tem como objetivo facilitar a interação entre Estado e setor privado na identificação de ativos de infraestrutura a serem transferidos, sua modelagem e desenho do leilão, de forma coordenada com a agência reguladora correspondente. Paralelamente, os estados têm conduzido programas próprios de desestatização, e com frequência apoiados pelo BNDES.

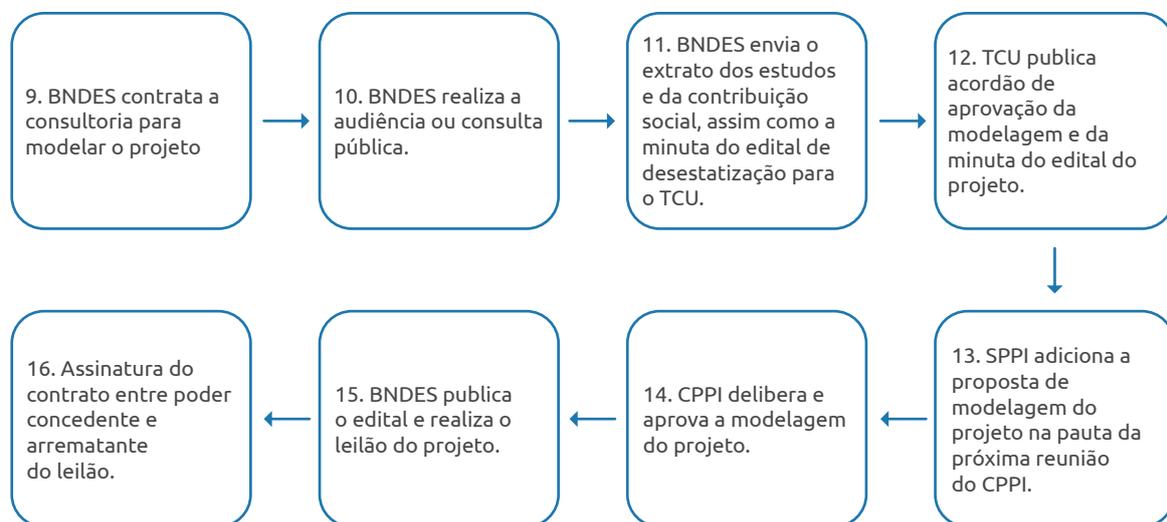
No âmbito federal, a inclusão de um projeto no PPI envolve uma série de ações, com participação da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados (SEDDM), Secretaria Especial do Programa de Parceria de Investimentos (SPPI), Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI) e ministérios setoriais, além do Presidente da República, como delineado no Fluxograma da Figura 1.

**FIGURA 1** – Etapas para inclusão de projetos no PPI



Uma vez o projeto autorizado, o BNDES contrata consultoria para estudos de viabilidade técnica-financeira e conduz uma consulta pública. O extrato dos estudos e da contribuição da sociedade, assim como a minuta do edital de desestatização, são enviados ao TCU, que publica um acórdão de aprovação<sup>4</sup> – o órgão também pode requerer eventuais esclarecimentos ou modificações do edital. A modelagem final do projeto<sup>5</sup> deve ser aprovada pelo CPPI, seguida da publicação do edital pelo governo e realização da licitação. O processo termina com a assinatura do contrato entre o poder concedente e a empresa que ganhou a licitação (Figura 2).

**FIGURA 2** – Etapas para realização dos projetos



Fonte: SEDDM - Ministério da Economia.

Já as desestatizações conduzidas pelos governos estaduais abrangem etapas mais simples, mas similares à lógica do PPI: primeiro, é feita uma análise prévia da factibilidade do projeto para seu enquadramento no programa de parcerias, seguida de estudos de modelagem técnica-financeira, consultas públicas e, por fim, a publicação do edital e realização do leilão. Atualmente, 18 estados<sup>6</sup> (incluindo o Distrito Federal) têm algum tipo de secretaria ou órgão voltado à condução de parcerias público-privadas – com diferenciados níveis de transparência e comprometimento –, e seus projetos podem receber assistência técnica do PPI.

4 No caso de algumas estatais, como a Eletrobras ou Correios, também é necessária a aprovação do Congresso por meio de lei ou emenda constitucional.

5 A decisão pode abranger a privatização, concessão parcial ou total dos serviços ou até a liquidação da empresa.

6 AL, BA, CE, DF, ES, GO, MS, MG, PB, PR, PE, PI, RJ, RS, SC, SP, SE e TO. Órgãos municipais de PPPs também existem, mas são menos comuns.

Neste trabalho, o mapeamento dos empreendimentos a serem transferidos foi feito com base nos cronogramas do PPI e secretarias estaduais. Contudo, é importante mencionar que em alguns setores as agendas de desestatização são excessivamente otimistas, estipulando prazos para transferências que podem esbarrar em limitações de mercado e sofrer resistências políticas, ou projetos que se encontram ainda em fases muito iniciais do processo de desestatização. Ressalta-se também que o desdobramento das iniciativas de transferência de ativos públicos em cada área de infraestrutura se dá de maneira heterogênea. Existem setores já com elevada participação privada, e outros ainda incipientes, com diferenças também no âmbito das modalidades de contrato público-privado predominantes, e com uso de distintos institutos, a exemplo de concessões, autorizações ou formas ainda mais simplificadas de outorgas. Também existem contratos de PPPs, ainda mais escassas pela necessidade de contrapartida financeira de ente público.

## 2.1 RODOVIAS

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

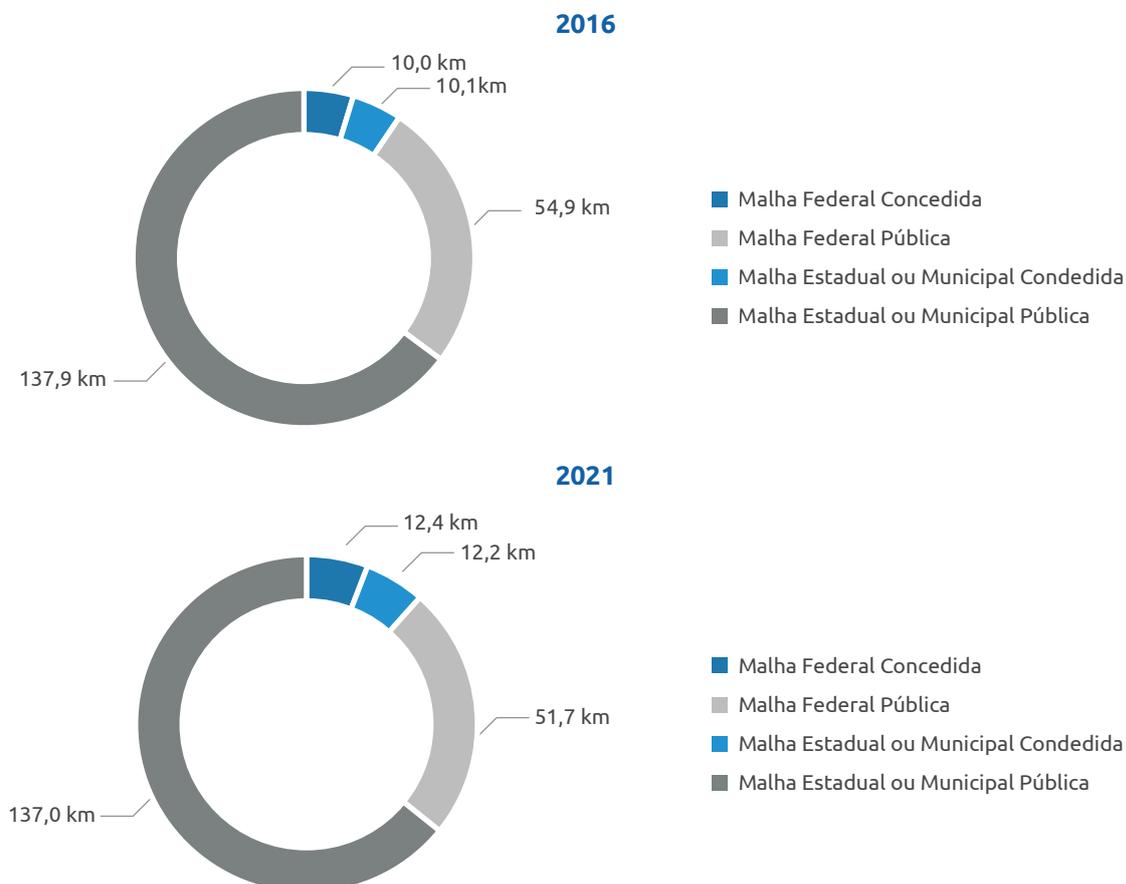
Em 2016, após a recém-concluída 3ª Etapa de Concessões Rodoviárias, o Brasil alcançava o marco de 20,1 mil km de rodovias operadas pela iniciativa privada, ou 9,43% da malha rodoviária pavimentada da época (Gráfico 5). Nesse ano, as concessões federais somavam 10 mil km, ou 15,4% da malha federal pavimentada, e as estaduais 10,1 mil km<sup>7</sup>, cerca de 6,8% da malha pavimentada restante<sup>8</sup>. Apesar da relativa amplitude da agenda de desestatizações no setor<sup>9</sup>, as rodovias privadas estavam concentradas em poucas regiões do país, e isso era uma realidade tanto para o programa federal – apenas três trechos concedidos passavam por estados no Norte ou Nordeste<sup>10</sup> – quanto para os estaduais – São Paulo e Paraná concentravam 83,4% dos km concedidos.

7 Estão abarcadas as duas concessões municipais: LAMSA (17,4 km) e ViaRio (20,7 km); ambas no Rio de Janeiro.

8 Incluem-se as Estaduais Transitórias, Estaduais e Municipais. Não é possível desagregar apenas por rodovias estaduais.

9 Para uma comparação da porcentagem com a de outros países, ver CAMPOS NETO (2016).

10 ViaBahia, Galvão BR-153 e Eco – 101. Ver Tabela A1 no Anexo.

**GRÁFICO 5 – Malha pavimentada desagregada por esfera administrativa, 2016 e 2021\***

\*Estão incluídas na malha concedida de 2021 as estradas que já passaram por leilão, ainda que os contratos não tenham sido assinados.

Fonte: Elaboração Própria com base nos Programas de Parceria Estaduais, ANTT e CNT (Malha Total). A partir de 2016, parou de haver desagregação entre malha estadual, municipal e estadual transitória, que compõem a malha definida como "demais trechos".

A criação do PPI deu continuidade à agenda de desestatização por meio da Quarta Etapa de Concessões Rodoviárias da União, que, até o final de 2021, havia promovido seis novos leilões, responsáveis por um aumento de 24,8% na malha federal concedida. Também expressivas foram as concessões estaduais (Tabela 6), que cresceram 21,1% no mesmo período, resultado explicado pelo ambicioso programa de São Paulo – o maior do país, com 7,7 mil km –, mas também por iniciativas em outros estados, como Mato Grosso e Bahia<sup>11</sup>. A malha total administrada por empresas privadas atingiu 24,7 mil km (11,5% da malha pavimentada nacional).

<sup>11</sup> Vale ressaltar que essa porcentagem seria consideravelmente maior, não fosse o encerramento do contrato das Rodovias Paranaenses, que, após passar um curto período sob administração pública, serão licitadas novamente.

**TABELA 6** – Evolução dos contratos de rodovias Federais e Estaduais

Situação dos Contratos	Federal		Estadual	
	Quantidade de Contratos	Extensão (km)	Quantidade de Contratos	Extensão (km)
Contratos em andamento em 2016 e em 2021	18	8.822,0	32	6.820,5
Leilões ocorridos entre 2016 e 2021	6	3.614,5	15	5.401,5
Contratos encerrados entre 2016 e 2021	3	1.147,0	9	3.275,0

Fonte: Elaboração Própria, com base nos Programas de Parcerias Estaduais e na ANTT. Detalhamento na Tabela A1 e Tabela A2 do Anexo A.

De modo geral, a gestão rodoviária concedida está associada à melhoria na qualidade dos serviços, apesar de eventual risco de não cumprimento com obrigações contratuais e regulatórias observado em alguns casos, inclusive por problemas de modelagem na terceira rodada de concessões, nos anos de 2013 e 2014. A Tabela 7 apresenta a avaliação das rodovias, desagregada por administração pública e privada, para 2010 e 2021. Segundo o último relatório da Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2021), o estado geral de 74% das rodovias privadas é bom ou ótimo, ante 28% das rodovias públicas. Ainda assim, observa-se uma deterioração no estado das rodovias privadas, seja por conta de problemas na modelagem, desenho do leilão ou ainda falhas regulatórias.

**TABELA 7** – Avaliação das rodovias públicas e privadas, segundo os levantamentos da CNT de 2010 e 2021

Estado Geral da Rodovia	2010		2021	
	Gestão Pública	Gestão Concedida	Gestão Pública	Gestão Concedida
Ótimo	7%	55%	4%	29%
Bom	25%	33%	24%	45%
Regular	38%	11%	43%	23%
Ruim	21%	1%	20%	2%
Péssimo	10%	0%	9%	0%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da CNT (2021).

Além de garantir que a expansão das desestatizações no setor rodoviário atinja mais efetivamente as regiões Norte e Nordeste, mostra-se crucial para um bom andamento da agenda de concessões que os contratos sejam elaborados sob um *rationale* de qualidade regulatória, de forma a estimular os investimentos, a justiça tarifária e a melhoria das estradas – medidas que nem sempre foram consideradas (ao menos, não conjuntamente)

nas etapas anteriores das concessões federais<sup>12</sup>. A Quarta Etapa de Concessões vem apresentando avanços nesse sentido, com a introdução de novos instrumentos, tais como a diferenciação de tarifa para pista simples e dupla, desconto para usuários frequentes ou que utilizam meio de pagamento eletrônico, e mecanismos de mitigação de riscos e de proteção cambial – inovações presentes no contrato da BR-153.

Ainda assim, demanda-se algum cuidado com a excessiva extensão dos lotes licitados, na medida em que os últimos dois leilões mais relevantes do PPI (BR-153 e Dutra) foram marcados por pouca disputa. Uma vez que a redução da concorrência no – já concentrado – mercado de estradas pedagiadas pode comprometer a eficiência das empresas e a qualidade futura das rodovias, a licitação de trechos menos extensos, mais acessíveis a empresas de menor porte, compõe uma iniciativa relevante para a reversão desse processo. Da mesma forma, deve-se evitar modelos com períodos de concessão curtos, que na prática afastam a concorrência artificialmente, conforme experiência recente no leilão da BR-163.

### *Expectativas para 2022*

Caso fossem seguidos os prazos de leilão estipulados no PPI, o ano de 2022 seria marcado por um aumento da malha federal concedida de mais de 11,5 mil km<sup>13</sup>. Esse número sequer leva em conta as transferências previstas de estradas que já são concedidas atualmente<sup>14</sup> – em torno de 3,4 mil km –, ou mesmo as agendas estaduais (apresentadas a seguir). À luz da evolução das concessões rodoviárias nos últimos anos, parece pouco provável uma absorção dessa magnitude pelo mercado: desde 2018, foram leiloados pouco mais de 3 mil km de novos trechos pelo PPI, e, mesmo somados os programas estaduais, o total não atinge o montante planejado para 2022 (ver Tabelas A1 e A2 do Anexo A). Em face disso, considerou-se uma hipótese mais realista, segundo a qual serão concluídos, em 2022, os três projetos que já passaram por Consulta Pública – dois desses (BR-116/465/493 e BR-381/262) já aprovados pelo TCU –, listados na Tabela 8.

12 Uma medida que marcou os contratos assinados na 3ª Etapa de concessões rodoviárias foi a estipulação de que a concessionária precisaria duplicar os trechos até o quinto ano de concessão, independentemente do nível de demanda. A medida acabou por restringir a concorrência dos leilões, reduzindo a quantidade de *players* dispostos a participar do processo, e limitou a quantidade de estradas passíveis de serem transferidas, já que os grandes aportes de investimento exigiam que os trechos fossem muito rentáveis. Ademais, a crise de 2015/16 e a frustração das perspectivas de demanda evidenciaram que a necessidade de expansão não pode estar desvinculada da demanda efetivamente observada.

13 Aqui, estão incluídos os leilões das BR-381/262/MG/ES (0,7 mil km), BR-116/465/493 RJ/MG – novos trechos (0,5 mil km), Rodovias Integradas do Paraná – federais (2,2 mil km), BR135/316 – Maranhão (0,4 mil km), BR-158/155/MT/PA (1,1 mil km) e da primeira Contratação do BNDES (6,6 mil km). Ainda que os trechos das rodovias paranaenses que deixaram de ser privados em 2021 não fossem encaradas como uma nova concessão, o aumento das estradas pedagiadas seria da ordem de 10,2 mil km.

14 BR-040/DF/GO/MG (0,7 mil km), BR040/495/RJ/MG (0,4 mil km), BR-163/267/MS (1,1 mil km) e BR060/153/262/DF/GO/MG (1,2 mil km).

**TABELA 8** – Rodovias mapeadas no PPI com leilão provável até o final de 2022

Rodovia	Extensão (Km)	Anos
BR-381/262/MG/ES	670	30
BR-116/465/493 RJ/MG <sup>1</sup>	537,4	30
Rodovias Integradas do Paraná (Federais) <sup>2 3</sup>	2.164,0	30
<b>Total</b>	<b>3.371,4</b>	<b>-</b>

**Fonte:** Elaboração própria, com base nos Novos Projetos listados pela ANTT. Obs.: No portal do PPI constam os mesmos projetos, mas optou-se pelo site da ANTT por estar mais atualizado.<sup>1</sup> Foram excluídos os trechos que são concedidos atualmente.<sup>2</sup> Está contabilizada apenas a extensão de âmbito federal.<sup>3</sup> O principal motivo que torna a ocorrência deste leilão plausível, a despeito da elevada extensão, é que o projeto é constituído majoritariamente por estradas que eram pedagiadas até novembro de 2021 – quando seu contrato expirou (ver Tabela A1 do Anexo A) –, o que sugere haver interesse ao menos do incumbente.

A conclusão dos projetos listados irá promover um aumento de 27% na malha federal concedida, que atingirá a marca de 15,8 mil km (ou 25% da malha pavimentada federal), embora a maior parte da extensão das Rodovias Integradas do Paraná seja composta por estradas que eram privadas até novembro de 2021 (ver concessões estaduais na Tabela A2 do Anexo A)<sup>15</sup>.

Similarmente, a concretização dos leilões previstos nas agendas estaduais representaria um aumento da ordem de 7 mil km na extensão das estradas estaduais pedagiadas<sup>16</sup>, em um contexto no qual desde 2017 ocorreu a concessão de 5,4 mil km. Dessa forma, partiu-se da mesma premissa adotada no quadro anterior e considerou-se que apenas os projetos mais adiantados devem ser leiloados em 2022, de modo que a diferença entre a extensão prevista e a média concedida ao longo dos anos foi reduzida (sendo ainda parte expressiva do aumento decorrente das Rodovias Integradas do Paraná). A Tabela 9 apresenta os projetos selecionados.

**TABELA 9** – Rodovias mapeadas nos programas estaduais cujo leilão deve ocorrer até o final de 2022\*

UF	Rodovia	Extensão (Km)	CAPEX (R\$ Bilhões)	Anos
MG	MG - Lote 1 - Triângulo Mineiro	627,4	2	30
	MG - Lote 2 (Sul de Minas)	466,4	1,6	30
RS	Bloco 3	271,5	3,4	30
SP	Lote Litoral Paulista	222	3	30
PR	Rodovias Integradas do Paraná (Estaduais)	1.164	15,25	30
<b>Total</b>		<b>2.751,3</b>	<b>25,25</b>	

\* Os dois lotes mineiros, o paulista e o gaúcho já possuem edital de licitação publicado, e no caso das Rodovias Integradas do Paraná, que ainda aguardam aprovação no TCU, o documento deve ser publicado no primeiro semestre de 2022. Vale destacar que o avanço das agendas estaduais pode ser mais expressivo (envolvendo também o leilão de outros blocos em MG e RS e a concessão da MS-112, por exemplo), mas isso irá depender, dentre outros fatores, da evolução dos Projetos do Governo Federal. Em não se concretizando em 2022 os leilões das BR-381/262/MG/ES e BR-116/465/493 RJ/MG, ou mesmo das próprias rodovias paranaenses, é provável que o mercado brasileiro tenha maior capacidade de absorção dos programas estaduais.

**Fonte:** Elaboração própria com base nos programas de parcerias dos estados e no Hub de Projetos do BNDES.

15 Aqui, destaca-se que a parceria estabelecida entre os governos paranaense e federal para a renovação e ampliação dos contratos de concessão do estado deve ser vista como modelo para demais estados que possuem dificuldade de dar andamento a um programa de desestatizações por conta própria.

16 Estão incluídos nesse total: três blocos de rodovias do RS (1,1 mil km), sete blocos de MG (2,8 mil km), dois lotes fluminenses (0,8 mil km), Rodovias Integradas do Paraná – estaduais (1,2 mil km), Lote Litoral Paulista (0,2 mil km), rodovias pernambucanas (0,2 mil km) e tocantinenses (0,7 mil km). Todos os projetos listados podem ser encontrados nos sites dos programas de parcerias dos respectivos estados.

A realização dessas licitações representará um aumento de 23% na malha estadual (e municipal) concedida, atingindo 15 mil km (ou 10% da malha não-federal pavimentada). Os avanços nas agendas da União e dos entes federativos, quando analisados conjuntamente, serão responsáveis por elevar em 25% a quantidade de estradas concedidas no país, que passarão a responder por 14% da malha pavimentada brasileira.

## 2.2 PORTOS

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

O setor portuário nacional se compõe dos Portos Públicos (ou “Organizados”) e instalações privadas autorizadas (principalmente Terminais de Uso Privado e Estações de Transbordo de Carga). Para uma melhor compreensão das formas pelas quais o capital privado pode atuar no setor, faz-se necessária uma breve explicação dessas estruturas.

A função administrativa dos Portos Organizados fica a cargo do setor público, exercida pelas sete estatais federais do setor<sup>17</sup>, as chamadas Companhias das Docas (administradoras de 17 portos), ou então delegada aos estados (16 portos) e municípios (3 portos)<sup>18</sup>. Se a gestão ainda é exercida por entidades governamentais, a movimentação nesses portos é conduzida majoritariamente por empresas privadas, e tal operação pode ser realizada por meio de instalações portuárias e equipamentos do próprio porto (público), ou então de (super)infraestrutura arrendada ao setor privado. De fato, os contratos de arrendamento, primeiramente regulamentados pela Lei dos Portos de 1993<sup>19</sup>, se tornaram uma forma eficaz de ampliar a participação privada, e modernizar a infraestrutura e a eficiência das operações dos portos públicos.

Os Terminais de Uso Privativo (TUPs) e as Estações de Transbordo de Carga (ETCs), por sua vez, são instalações privadas regidas por contrato de autorização. Por muito tempo, existiram limitações legais e regulatórias que restringiram a movimentação de cargas de terceiros nessas instalações. Com os avanços institucionais do setor – particularmente, a Lei de 1993 e o Novo Marco de 2013<sup>20</sup> – esses obstáculos foram removidos. Atualmente, os terminais privados representam cerca de 66% da movimentação de carga nos portos do país.

17 Até 2018, existiam oito Companhias Docas, quando a Codomar, já sem exercer essa função, foi liquidada.

18 O Porto de Pecém é administrado por uma empresa de economia mista (com participação pública e privada), e é caracterizado como TUP, e não um Porto Organizado.

19 Lei nº 8.630/1993.

20 Lei nº12.815/2013.

As dificuldades inerentes à governança dos Portos Públicos e sua gestão no marco do direito público – apesar das tentativas de modernização de suas administrações e do próprio processo de avanço nos contratos de arrendamento nos últimos anos (Tabela A3 do Anexo A) – justificaria a desestatização das administrações portuárias programadas a partir de 2022. De fato, mesmo após a aprovação dos marcos legais de 1993 e 2013, as Companhias das Docas não parecem ter se adaptado às demandas por eficiência que um setor competitivo exige.

As limitações das Companhias das Docas dificultam ou mesmo impedem o enfrentamento dos elevados passivos trabalhistas e a alavancagem dos investimentos necessários, como obras de dragagem e melhorias de vias de acesso aquaviárias e terrestres. O resultado é um baixo nível de investimento: de 2000 a 2020, essas empresas executaram, em média, menos de 30% do montante destinado pela União; em 2019, o indicador chegou a 10,5% (CNI, 2020). Ademais, a dificuldade das Companhias das Docas em promover arrendamentos de forma ágil inviabiliza a operação em muitas das áreas do porto organizado: uma auditoria do TCU<sup>21</sup> verificou que esses portos contam com cerca de 56% de ociosidade.

### *Expectativas para 2022*

Os próximos anos serão marcados pelo início do processo de desestatização dos portos públicos, começando, em 2022, pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) – responsável pelos portos de Vitória e Barra do Riacho. A privatização da CODESA seria um ensaio para a transferência da Santos Port Authority (antiga CODESP)<sup>22</sup>, pela sua magnitude e complexidade. A agenda também abrange autoridades portuárias delegadas aos outros entes federativos, por meio da concessão do Porto de São Sebastião (estadual) e de Itajaí (municipal), além do arrendamento de uma série de terminais em Portos Públicos. A Tabela 10 lista os ativos que deverão ser transferidos, ainda que, num contexto de maior incerteza por conta do ciclo político, um ou mais ativos possam ser adiados e incorporados a programas de anos vindouros.

<sup>21</sup> Processo TC 022.534/2019-9.

<sup>22</sup> Em documento divulgado pela 19ª Reunião do Conselho do PPI (em 16/12/2021), a desestatização da Santos Port Authority estava na lista dos previstos para 2022. Entretanto, dada a complexidade do Projeto, é mais plausível que esse evento ocorra em um período posterior.

**TABELA 10** – Transferências de ativos do setor de portos programadas até o final de 2022

Projeto	Estado	Modelo
CODESA	ES	Desestatização
Administração do Porto de São Sebastião	SP	Desestatização
7 terminais Pesqueiros Públicos	AM, ES, PA, RN, SE e SP	Concessão
Administração do Porto de Itajaí	SC	Concessão
2 terminais no Porto de Maceió	AL	Arrendamento
2 terminais no porto de Vila do Conde	PA	Arrendamento
1 terminal no Porto de Suape	PE	Arrendamento
3 terminais no Porto de Santos	SP	Arrendamento
6 terminais no Porto de Paranaguá	PR	Arrendamento
2 terminais do Porto do Rio de Janeiro	RJ	Arrendamento
1 terminal no Porto de Mucuripe	CE	Arrendamento
1 terminal no Porto Organizado de Salvador	BA	Arrendamento
1 terminal no Porto de Ilhéus	BA	Arrendamento
1 terminal no Porto de Itaquí	MA	Arrendamento
1 terminal no porto de São Francisco do Sul	SC	Arrendamento
1 terminal no porto do Rio Grande/RS	RS	Arrendamento

Fonte: PPI. Nota: O PPI também mapeia para 2022 a construção de um túnel imerso no Porto de Santos, porém não está considerado na tabela por se configurar um projeto *greenfield*.

## 2.3 FERROVIAS

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

As ferrovias são predominantemente operadas pelo setor privado desde a desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e da Ferrovias Paulistas S/A (FEPASA), ao final dos anos 90. Em 2016, das 13 concessões ferroviárias em operação no país, distribuídas ao longo de 29,9 mil km, apenas duas estavam a cargo do setor público: a Estrada de Ferro Paraná Oeste (248 km) – operada pela estatal Ferroeste – e a Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (856 km) – operada pela VALEC S.A. Existiam, ainda, outros três projetos com obras em andamento sob gestão pública naquele ano: a Ferrovia Norte-Sul Tramo Sul (682 km) e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL, totalizando 1.400 km em 3 trechos)<sup>23</sup>, ambas concedidas à VALEC S.A. A terceira ferrovia consistia na Transnordestina Logística S.A, cuja construção era realizada com recursos públicos e privados. Nota-se que, apesar da baixa participação na operação dos trilhos, o setor público ainda possuía papel relevante na construção das ferrovias.

<sup>23</sup> À época, apenas estavam sendo construídos os trechos 1 e 2.

O PPI deu continuidade ao processo de transferência de projetos e três novas ferrovias foram concedidas ao setor privado: as ferrovias Norte-Sul Tramo Central e Tramo Sul, e o Trecho 1 da FIOI. Com isso, os investimentos privados ganham também maior relevância na execução das obras – ainda que em estágio final –, e quase a totalidade dos quilômetros de trilhos do país passaram a ser operadas pelo setor privado (excetua-se apenas a Ferroeste). Além disso, em 2020 houve três renovações antecipadas de ferrovias (Rumo Malha Paulista, EFVM e EFC), sem necessidade de licitação, cujos contratos passaram a incluir novas obrigações regulatórias e de investimentos, e metas operacionais.

As concessões ferroviárias tiveram um papel central na melhoria das condições do modal: de 1997 a 2019, houve um aumento de 4,6% ao ano no total transportado (em toneladas por km útil - TKU), além da triplicação da quantidade de locomotivas operantes e uma redução de 86% na ocorrência de acidentes (ANTF, 2021). No entanto, com uma operação já quase que inteiramente privada, o debate recente de desestatizações no setor não gira em torno da concessão de ativos. Evidentemente, estabelecer novas concessões é importante para ampliar a malha nacional, mas a introdução de um regime mais flexível, pautado nos contratos de autorização, mostra-se essencial para expandir a atuação privada no setor.

Este modelo, que já era previsto em algumas leis estaduais, foi regularizado no âmbito federal por meio da MP 1.065/2021<sup>24</sup> e pela “Lei das Ferrovias” (lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021), ampliando o grau de segurança jurídica do novo instituto. Diferentemente da licitação, na qual a maior parte das obras é conduzida pelo governo e a concessão do ativo se dá ao final do empreendimento, no regime de autorização o ente particular poderá assumir a totalidade dos riscos do projeto e erguer uma ferrovia totalmente privada. Ao possibilitar a condução de empreendimentos sem necessidade de licitação e com menor (ou nenhuma) participação de dinheiro público, a autorização possibilita não apenas que projetos que envolvam mais de um estado avancem sob a égide do governo federal, mas que entes federativos tenham maior segurança jurídica em projetos ferroviários na esfera de um único estado.

A primeira ferrovia privada autorizada por um estado brasileiro teve seu contrato assinado em 2021, entre o governo do Mato Grosso e a Rumo S.A.<sup>25</sup>, e foi seguida pela assinatura de outros nove<sup>26</sup> contratos de autorização para construção e operação já no escopo da MP e agora da nova legislação. A Tabela 11 apresenta a evolução recente da participação privada no setor ferroviário.

24 Válida até 6 de fevereiro de 2022.

25 O projeto envolve a construção e operação da Ferrovia Autorizada de Transporte Olacyr de Moraes (Fato), com 730 km de extensão, e foi assinado antes da aprovação da MP, visto que o Mato Grosso admite o modelo de autorização ferroviária em lei estadual.

26 Desses, três são relativos aos trechos da Nova Ferroeste, porém os contratos foram assinados por parte da estatal, de modo que não configuram transferências ao setor privado.

**TABELA 11** – Transferências de ferrovias ao setor privado

Ferrovia	Modelo	Extensão (km)	Data
Ferrovia Norte-Sul	Concessão	1.537	mar/2019
Rumo Malha Paulista		1.989	mai/2020
EFC	Renovação antecipada	892	dez/2020
EFVM		895	dez/2020
Fiol Trecho 1	Concessão	537	abr/2021
Fato		730	set/2021
Lençóis Paulistas (SP)		4,3	
Lençóis Paulistas (SP) - Pederneiras (SP)		19,5	
Açailândia (MA) - Alcântara (MA)	Autorização	520	dez/2021
Presidente Kennedy (ES) - Sete Lagoas (MG)		610	
Barra de São Francisco (ES) - Brasília (DF)		1108	
Suape (PE) - Curral Novo (PI)		717	

Fonte: PPI e site oficial do Governo Federal.

### *Expectativas para 2022*

No âmbito das ferrovias, estão programadas duas prorrogações antecipadas de contratos: da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), controlada pela VLI Logística; e da Malha Regional Sudeste, da MRS Logística. Também se espera a aprovação de 65 pedidos de autorizações ferroviárias junto ao Governo Federal, até o final de 2022 (ver Tabela A4 do Anexo A).

Os compromissos de investimento associados aos pedidos de renovação antecipada deverão, com toda a probabilidade, ser observados nos próximos anos, uma vez os processos finalizados. No caso das autorizações, os investimentos associados estariam em alguns casos distantes de serem concretizados. Para trechos menores ou pedidos oriundos de empresas com recursos e projetos com significativa viabilidade econômica, é possível um avanço mais rápido. Nos demais casos, ainda é incerto que as autorizações sejam operacionalizadas nos próximos anos.

## **2.4 AEROPORTOS**

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

No caso do setor aeroportuário, as concessões tiveram início mais tardiamente, no ano de 2011, de modo que, em 2016, havia apenas seis aeroportos concedidos – Guarulhos, Viracopos, Brasília, Natal, Confins e Galeão. Já em 2016, essas instalações respondiam por 45% da movimentação anual de passageiros (Secretaria Nacional de Aviação Civil, 2021).

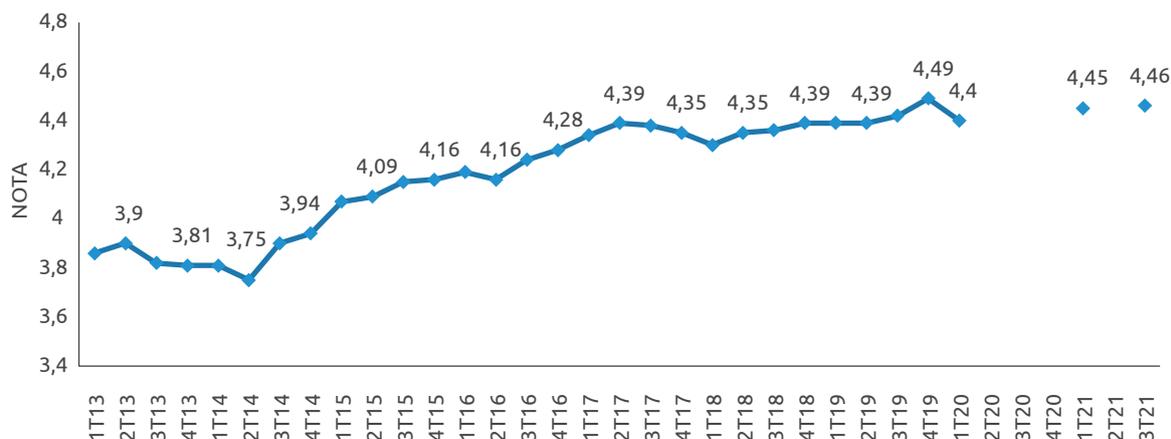
Impulsionado pelo PPI e a decisão de não posicionar a Infraero obrigatoriamente como sócio passivo das concessões, em 2017 houve quatro concessões e, em 2019, mais 12. Em 2021 a Sexta Rodada de Concessões Aeroportuárias leiloou outros 22 aeroportos, de modo que o número total de concessões chegou a 44 (Tabela 12). No âmbito estadual, o governo de São Paulo foi responsável por conceder cinco aeroportos regionais, em 2017, e 22, em 2021, sendo o estado com participação privada mais relevante na administração de aeroportos desse tipo. Já o governo de Minas Gerais promoveu o leilão do Aeroporto de Pampulha, ainda que este fosse administrado pela Infraero.

**TABELA 12 – Transferência de aeroportos ao setor privado**

Concessões	Aeroportos	Estado(s)	Data	
4ª Rodada (4)	Florianópolis, Porto Alegre, Salvador e Fortaleza	SC, RS, BA e CE	jul/17	
Governo de São Paulo (5)	Itanhaém, Bragança Paulista, Campinas, Jundiá e Ubatuba	SP	jul/17	
5ª Rodada	Bloco Nordeste (6)	Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Campina Grande e Juazeiro do Norte	PE, AL, PB, SE e CE	mar/18
	Bloco Sudeste (2)	Vitória e Macaé	ES e RJ	mar/18
	Bloco Centro-Oeste (4)	Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta	MT	mar/19
	Bloco Sul (9)	Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes, Londrina, Joinville, Bacacheri, Pelotas, Uruguaiana e Bagé	PR, SC e RS	abr/21
6ª Rodada	Bloco Norte I (7)	Manaus, Porto Velho, Rio Branco, Boa Vista, Cruzeiro do sul, Tabatinga e Tefé	AM, RO, AC, RR	abr/21
	Bloco Central (6)	Goiânia, São Luís, Teresina, Palmas, Petrolina e Imperatriz	GO, MA, PI, TO, PE	abr/21
Governo de São Paulo (22)	São José do Rio Preto, Presidente Prudente, Araçatuba, Barretos, Assis, Dracena, Votuporanga, Penápolis, Tupã, Andradina, Presidente Epitácio, Ribeirão Preto, Bauru-Arealva, Marília, Araraquara, São Carlos, Sorocaba, Franca, Guaratinguetá, Averé-Arandu, Registro e São Manuel	SP	jul/21	

Fonte: PPI e site oficial do Governo de São Paulo.

A agenda de desestatizações vem acompanhada de uma ampliação dos investimentos e da qualidade dos serviços prestados: aeroportos concedidos investem em média 4,5 vezes mais por passageiro em relação aos aeroportos administrados pelo setor público, o que se reflete em melhores avaliações (CASTRO et al., 2019). O Gráfico 6 mostra a evolução da avaliação de desempenho nos 20 maiores aeroportos brasileiros – responsáveis por 87% do total de passageiros da aviação regular transportados no país –, e indica que o aumento do número de concessões está associado a uma melhora no indicador. Destaca-se que, em 2013, somente quatro destes aeroportos eram concedidos; já em 2017 eram 10, e, em 2021, são 17.

**GRÁFICO 6** – A avaliação dos aeroportos pelos passageiros usuários, 2013 - 2021

Fonte: Pesquisa trimestral da Secretaria Nacional de Aviação Civil. Nota: Os trimestres sem dados se referem aos períodos de suspensão da pesquisa devido à pandemia de Covid-19.

Mais além do que um aumento na quantidade de concessões, os anos recentes foram marcados por uma mudança no modelo de transferência. Nos primeiros processos<sup>27</sup>, a desestatização vinha acompanhada da participação de 49% da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) nas Sociedades de Propósito Específico (SPEs) que compunham as concessionárias dos aeroportos. Contudo, a medida limitava o potencial de reduzir os custos da estatal, dado que esta era responsável por quase a metade dos investimentos nesses aeroportos. Sem estrutura para sustentar esse modelo com capital próprio – a transferência de aeroportos superavitários reduziu consideravelmente o faturamento da empresa<sup>28</sup> –, a responsabilidade recaiu sobre o Tesouro: de 2013 a 2019, R\$ 5,6 bilhões de recursos nominais do governo federal foram destinados a aportes de capital nas SPEs mencionadas (Valor Econômico, 2020).

No intuito de reduzir a transferência de recursos da União para a empresa, foi alterado o modelo de concessão para as novas desestatizações: o operador privado passou a se comprometer com a totalidade dos investimentos, e o leilão dos ativos tem ocorrido em blocos que reúnem aeroportos com níveis variados de atratividade, de maneira a evitar que a estatal permaneça apenas com ativos deficitários. Ademais, o Programa buscou alienar a participação da Infraero nos aeroportos de Guarulhos, Brasília, Confins e Galeão<sup>29</sup>, projeto que passou a ser conduzido pela própria Infraero em 2019.

<sup>27</sup> Exceto o do Aeroporto de Natal.

<sup>28</sup> Segundo o Relatório Anual 2015 da Infraero, os seis aeroportos concedidos até 2016 eram responsáveis por 53% do faturamento da empresa.

<sup>29</sup> Viracopos não está incluído na alienação, pois será relicitado em 2022.

## Expectativas para 2022

O período até o final de 2022 será marcado pela Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias, que realizará a transferência de 15 dos 16 ativos da Infraero, dentre eles Congonhas – o mais lucrativo da empresa. A Tabela 13 apresenta os blocos de concessões previstos na Rodada.

O único aeroporto que permanecerá com ativo da Infraero será o de Santos Dumont. Inicialmente, o empreendimento estava previsto para concessão na Sétima Rodada. No entanto, após o pedido pelo concessionário atual, em fevereiro de 2022, de devolução ao governo federal do Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), os dois aeroportos deverão ser leiloados em conjunto. A previsão de leilão está para o segundo semestre de 2023.

**TABELA 13** – Transferências de ativos do setor de aeroportos programadas até o final de 2022

Bloco	Aeroportos	Total
Bloco SP/MS/PA/MG	Aeroporto de Congonhas/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA, Uberlândia/MG, Uberaba/MG e Montes Claros/MG	11
Bloco Aviação Geral	Aeroporto Campo de Marte/SP e Jacarepaguá/RJ	2
Bloco Norte II	Aeroporto de Belém/PA e Macapá/AP	2

Fonte: PPI.

## 2.5 MOBILIDADE URBANA

### Transferências de ativos no período 2016 – 2021

Desde 2016, houve quatro transferências ao setor privado em mobilidade urbana (Tabela 14). As licitações abrangeram serviços de metrô, trens urbanos e VLT nos estados de São Paulo e Bahia. Atualmente, o poder público atua no setor por meio de 15 empresas estaduais<sup>30</sup> e duas federais: a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb) e Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que opera em cinco estados.

30 As empresas estatais de transporte são: Companhia de Transporte do Estado da Bahia (CTB), Companhia Cearense de Transporte Metropolitano (METROFOR), Sociedade de Transporte Coletivos de Brasília (TCB), Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRO - DF), Companhia Estadual de Transporte Coletivo de Passageiros do Espírito Santo (CETURB), Metrobus Transporte Coletivo (METROBUS), Trem Metropolitano de Belo Horizonte (METROMINAS), Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife, Empresa Pernambucana de Transporte Coletivo Intermunicipal (EPTI), Companhia Metropolitana de Transporte Público, Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística (CENTRAL), Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - RIOTRILHOS, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU-SP), Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

**TABELA 14** – Transferências em mobilidade urbana ao setor privado

Concessão	Estado	Data
Concessão da linha 5 do Metrô e 17 do Monotrilho	SP	jan/2018
Concessão patrocinada para implantação e operação do “VLT do Subúrbio”	BA	maio/2018
Concessão das linhas 8 e 9 da CPTM	SP	abr/2021

Fonte: Sites oficiais dos governos de São Paulo e Bahia.

Se, por um lado, as companhias públicas de mobilidade urbana apresentam problemas relacionados à incapacidade de investimentos e cobertura de despesas, por outro, a privatização das operações sem uma avaliação criteriosa da necessidade de subsidiar o uso dos serviços de transporte público não necessariamente configura uma solução adequada para a melhoria da qualidade dos serviços. O transporte público possui uma série de externalidades positivas associadas à otimização do espaço urbano, redução do congestionamento, índice de acidentes e poluição atmosférica, de forma que a introdução de subsídios para barateamento das tarifas pode ser benéfica ao estimular o uso do transporte coletivo em detrimento de carros e motocicletas – esse modelo é comum na Europa, onde o poder público subsidia mais de 50% dos custos do transporte em cidades como Frankfurt, Madrid, Barcelona, Copenhague e Praga (EMTA, 2010).

Contudo, no Brasil, o subsídio direto de passagens é raro (CARVALHO et al., 2013; CARVALHO, 2016): os passageiros sustentam os sistemas de transporte via pagamento integral de tarifas, por vezes demasiadamente elevadas, que impactam adversa e desproporcionalmente os orçamentos familiares (tendo em vista os benefícios associados ao uso de transportes públicos), ao passo que não geram receitas suficientes para cobrir os custos das empresas. O resultado é uma combinação de oferta inadequada dos serviços com deterioração da saúde das empresas do setor, que constantemente necessitam de subvenções do Tesouro para manutenção das operações.

### *Expectativas para 2022*

Até o final de 2022, estão previstas cinco desestatizações no setor de mobilidade urbana (Tabela 15), com destaque para as únicas estatais federais do setor: Trensurb e CBTU, e a concessão de seus serviços.

A significativa redução de receitas ocasionadas pela pandemia pode dificultar esses processos. No entanto, numa perspectiva de médio e longo prazo os ativos permanecem atraentes para operadores e fornecedores de equipamentos e sistemas. Em relação à CBTU, o processo deve ocorrer separadamente para cada região de atuação da empresa, sendo que somente a desestatização das operações em Belo Horizonte e Recife possuem projetos individuais no escopo do BNDES até o momento.

**TABELA 15** – Transferências de ativos do setor de mobilidade urbana programadas até o final de 2022

Projeto	Estado	Modelo
Travessias Litorâneas	SP	Concessão
Terminais Integrados e Estações de BRT*	PE	PPP
Trensurb	RS	Desestatização e concessão dos serviços
CBTU	MG e PE	Desestatização e concessão dos serviços

\* envolve a administração, manutenção, conservação, e exploração comercial de áreas e serviços dos terminais integrados e das estações de BRT.

Fonte: Elaboração própria, com dados do PPI, CBTU, Trensurb, Parcerias Rio Grande do Sul e Governo de Pernambuco.

## 2.6 SANEAMENTO

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

No âmbito de saneamento básico, no período entre 2016 e 2021, foram realizadas oito concessões, quatro PPPs e uma subconcessão (Tabela 16). Dessas, cinco transferências ocorreram entre 2016 e 2019, contra oito transferências a partir de 2020, ano de aprovação da nova regulamentação do setor. Destaca-se a concessão da CEDAE/RJ, no ano de 2021, que constituiu o maior leilão de saneamento básico no país em termos de outorgas e previsão de investimentos.

O ano de 2022 contou com a realização de mais uma concessão (Serviços Públicos de Abastecimento de Água, Esgotamento Sanitário e Tratamento e Disposição Final de Resíduos Sólidos no Município de São Simão/GO) e uma PPP (esgotamento sanitário no Município de Crato/CE).

**TABELA 16** – Transferências de ativos de saneamento ao setor privado

Empresa	Estado	Modelo	Ano	Serviço
CESAN	ES	Concessão	2016	Esgotamento sanitário
AGESPISA	PI	Subconcessão	2017	Abastecimento de água e esgoto
CAGECE	CE	PPP	2018	Abastecimento de água
Município Guarulhos	SP	Concessão	2018	Abastecimento de água e esgoto
CORSAN	RS	PPP	2019	Esgotamento sanitário
CASAL	AL	Concessão	2020	Abastecimento de água e esgoto
SANESUL	MS	PPP	2020	Esgotamento sanitário
CESAN	ES	PPP	2020	Esgotamento sanitário
CEDAE	RJ	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto
CAESA	AP	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto
Município de Dois Irmãos do Tocantins	TO	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto

Empresa	Estado	Modelo	Ano	Serviço
CASAL	AL	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto
Município de Xique-Xique	BA	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto
CEDAE	RJ	Concessão	2021	Abastecimento de água e esgoto

Fonte: Elaboração própria com informações da Prefeitura de Vila Velha, Governo do Ceará, Estado de Minas, CORSAN, CASAL, SANESUL, CESAL e Valor Econômico.

O crescente número de desestatizações é reflexo do Novo Marco do Saneamento Básico<sup>31</sup>, que atualiza e propõe universalizar as normas de serviço com o objetivo de oferecer distribuição de água e coleta de esgoto a 99% e 90% da população, respectivamente, até o fim de 2033. As empresas que atuam no setor – públicas ou privadas – deverão comprovar a capacidade econômico-financeira para realizar os investimentos necessários à universalização até a data estabelecida pela lei<sup>32</sup>. Aquelas incapazes de comprovar esse requisito terão seus contratos rescindidos, e os serviços serão posteriormente relicitados. O processo de licitação torna-se obrigatório para todas as empresas, que também precisam se comprometer contratualmente com métricas quantitativas de redução de desperdício de água, de melhoria dos processos de tratamento e da não interrupção do serviço.

Anteriormente, os contratos podiam ser repassados a empresas públicas sem a necessidade de licitação – por meio de contratos de programa –, e com compromissos limitados, o que levou historicamente a baixa cobertura e precariedade na qualidade dos serviços, além de elevada ineficiência, a exemplo das elevadas perdas de água tratada. A nova legislação também concede autoridade à Agência Nacional de Água e Saneamento Básico (ANA) para estabelecer normas universais de forma a reduzir as assimetrias regulatórias por conta de um elevado número de agências subnacionais.

O setor ainda permanece caracterizado pela forte presença das empresas públicas e autarquias. Em 2017, 71% das empresas eram prestadores estaduais públicos, 27% autarquias microrregionais e 6% eram prestadores privados (ABCON, 2018). Em 2019, a participação dos operadores de saneamento estatais reduziu em um ponto percentual, para 70%, assim como a participação das autarquias municipais, que caiu para 26%, enquanto a parcela das empresas privadas subiu para 7% (ABCON, 2021). Dos 191 contratos estabelecidos com empresas privadas vigentes no país, em 2021, 58% configuram concessões plenas, 26% concessões parciais de água, 10% PPPs, 4% concessões parciais de esgoto e 3% englobam subconcessões plenas, subdelegações de esgoto e locações de ativos de esgoto.

Vale sublinhar que, apesar de representarem uma pequena parcela do mercado, os agentes privados corresponderam a 20% dos investimentos em saneamento no ano de 2016, parcela que evoluiu para 33% no ano de 2019 (ABCON, 2021). Além disso, registram índices médios de atendimento e tratamento de água superiores aos de serviços públicos.

<sup>31</sup> Composto pela Lei 14.026/2020 em conjunto com o Decreto 10.710/2021.

<sup>32</sup> Caso a universalização não seja possível até 31 de dezembro de 2033 por inviabilidade econômico-financeira, o prazo pode ser estendido até 1 de Janeiro de 2040, mediante aprovação da agência reguladora.

## Expectativas para 2022

Em 2022, estão previstas mais oito transferências de ativos públicos para o setor privado, entre concessões e PPPs: os serviços da CORSAN, CAGECE, SAAEC, DMAE e dos municípios de Goianésia (GO), São Simão (GO), Crato (CE), Volta Redonda (RJ) e São Gonçalo do Amarante (RN), sendo as três primeiras empresas estaduais e as restantes autarquias microrregionais (Tabela 17). Desses processos, possivelmente o mais relevante é a privatização da CORSAN, com a transferência do controle da empresa para um ente privado, caso relevante inclusive pelo fato de ser uma privatização integral dos serviços, e pelo fato da empresa ser uma estatal relevante.

**TABELA 17** – Transferências de ativos do setor de saneamento programadas até o final de 2022

Empresa ou Serviço	Estado	Modelo	Serviço
Serviço Público de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário do Município de Goianésia	GO	Concessão	Abastecimento de água e esgoto
Esgotamento sanitário de Volta Redonda	RJ	-	Esgotamento sanitário
Esgotamento sanitário de São Gonçalo do Amarante	RN	-	Esgotamento sanitário
DMAE	RS	Concessão	Abastecimento de água e esgoto
CORSAN	RS	Privatização	Abastecimento de água e esgoto
CAGECE	CE	PPP	Esgotamento sanitário

**Fonte:** Elaboração própria com informações do Valor Econômico, PPI, BNDES, Prefeituras e Associação Brasileira de Empresas Estaduais de Saneamento (AESBE).  
**Nota:** os modelos dos projetos de Volta Redonda (RJ) e São Gonçalo do Amarante (RN) não foram divulgados pelo PPI.

## 2.7 ENERGIA ELÉTRICA

### Transferências de ativos no período 2016 – 2021

Em 2016, a atuação pública no setor de energia elétrica se dava por meio de 16 empresas estaduais<sup>33</sup>, uma municipal e a Eletrobras (com suas subsidiárias), sendo responsável por cerca de 48% dos investimentos em infraestrutura do setor, contra 52% de empresas privadas (Inter.B, 2021). Em 2021, com a desestatização de seis empresas estaduais e concessão de quatro usinas hidrelétricas da Cemig (Tabela 18), além de 32 alienações<sup>34</sup> de subsidiárias da Eletrobras (Ver Tabela B1 Anexo B), os aportes privados passaram a representar aproximadamente 81% dos investimentos em energia.

33 Cemig, Cemig-GT, Cemig-D, CEB-G, CEB-H, CEB-Lajeado, Copel, Celesc-G, CEEE-T, CEEE-D, CEEE-G, CESP, CEA, CELF, CERR e Celesc-D.

34 Se somadas as incorporação e reclassificações, foram realizadas 60 remoções de subsidiárias da empresa no período.

**TABELA 18** – Transferências de ativos estaduais de energia elétrica ao setor privado

Empresa	Estado	Modelo	Ano	Serviço
4 usinas da CEMIG	MG, GO e SP	Concessão	2017	Operação
CESP	SP	Privatização	2018	Geração
CEB-D	DF	Privatização	2020	Distribuição
CEEE-D	RS	Privatização	2021	Distribuição
CEEE-T	RS	Privatização	2021	Transmissão
CEA	AP	Privatização	2021	Distribuição
CELG-T	GO	Privatização	2021	Transmissão

Fonte: Elaboração própria com dados do Valor Econômico, Governo do Rio Grande do Sul, Governo Federal e Governo do Piauí.

A experiência brasileira da década de 90 evidencia que a ampliação da atuação privada se traduz na melhoria do funcionamento do setor energético e na recuperação de sua capacidade de investimento. No período, verificasse não apenas uma rápida ampliação de capacidade de geração, como maior diversidade de fontes e resiliência do sistema de transmissão, com a construção de novas linhas e aumento do grau necessário de redundância.

No caso da distribuição, após a privatização de diversas estatais do segmento, foram registradas melhorias na cobertura (impulsionado pelo programa Luz para Todos) e qualidade dos serviços (REIS et al., 2006), assim como nos indicadores financeiros das empresas, gerando mais valor aos acionistas (SILVESTRE et al., 2009). Contudo, nem todas as distribuidoras estão sendo adequadamente fiscalizadas, e permanecem falhas significativas na oferta de serviços em alguns mercados, possivelmente por conta de uma percebida deterioração da qualidade regulatória em anos recentes.

Ao mesmo tempo permanecem problemas significativos de eficiência energética, cujos avanços têm sido paulatinos. Finalmente, a desestatização, no entanto, não deve ser interpretada somente como uma oportunidade de melhoria de governança e gestão, mas como forma de superar as restrições fiscais de longo prazo do governo.

### *Expectativas para 2022*

O leilão de desestatização da Eletrobras está listado no âmbito do PPI para 2022. Dada a alta complexidade do processo, o mais provável é que o certame não venha a ocorrer no período. Considerou-se mais factível a privatização de duas empresas estaduais: a CEEE-G e a EMAE (Tabela 19). Ao mesmo tempo, o MME e a ANEEL continuarão a conduzir os leilões de expansão dos sistemas de geração e transmissão, numa programação que não deverá sofrer interrupções. Em paralelo, o setor de geração distribuída voltado para o mercado livre deverá continuar o processo de expansão com ênfase em energias renováveis, a exemplo de biomassa, eólica e crescentemente solar.

**TABELA 19** – Transferências de ativos no setor de energia programadas até o final de 2022

Empresa	Estado	Modelo	Serviço
CEEE-G	RS	Privatização	Geração
EMAE	SP	Privatização	Geração

**Fonte:** Elaboração própria com dados do Governo do Rio Grande do Sul, Parceiras Rio Grande do Sul, Estadão e Valor Econômico. Nota: a privatização da EMAE se encontra paralisada devido a um processo judicial sobre a contratação da empresa para a modelagem do projeto.

### *Transferências de ativos no período 2016 – 2021*

As telecomunicações, antes um monopólio estatal, passaram a ser operadas predominantemente por entes privados no final dos anos 1990, quando a reforma setorial e criação da Anatel abriram caminho para a dissolução do sistema Telebrás e leilão de suas subsidiárias, em 1998. Como resultado, houve uma rápida expansão dos serviços – culminando na efetiva universalização do serviço de voz – e elevação do fluxo de investimentos do setor. A densidade de acessos por 100 habitantes passou de 12,3 para 22,2 nos primeiros cinco anos após a privatização, no caso da telefonia fixa, e de 4,6 para 26,2, na telefonia móvel (ANATEL, 2021).

No modelo atual, as operadoras de telecomunicações podem atuar por meio de contratos de concessão, autorização ou permissão, a depender do serviço prestado. A única empresa estatal remanescente no setor é a Telebrás, reativada em 2010 com o objetivo principal de universalizar a banda larga no território. Contudo, a empresa apresenta dificuldades relativas à sua governança, gestão e incapacidade de executar seu programa de trabalho. De fato, mais além de apenas metade dos investimentos previstos para o biênio 2020-2021 terem sido executados, a Controladoria Geral da União (CGU) identificou<sup>35</sup> uma série de problemas na empresa: fragilidades na comunicação, no estabelecimento de compromissos e na transparência das atividades de políticas públicas; uso indevido de recursos da União para pagamento de despesas correntes; e presença insuficiente da estatal em localidades necessitadas.

Para 2022, não há transferências de ativos ao setor privado previstas no âmbito do setor de telecomunicações.

35 Relatórios de avaliação nº 201900080 e nº 820193.



## 3 DESAFIOS E RECOMENDAÇÕES PARA AVANÇAR NA PRIVATIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Apesar dos esforços no âmbito do PPI e dos estados, resta ainda um longo caminho a seguir nas privatizações de ativos e operações em infraestrutura. Esta não é uma agenda de curto ou mesmo médio prazo. Existem dificuldades inerentes ao processo, obstáculos fundamentalmente de natureza política, e por vezes compreensão da própria sociedade, ainda que aqui não se subestima os problemas de modelagem e desenho de leilão. Também é possível apontar limitações de mercado, e a hesitação de novos entrantes por conta de um ambiente caracterizado por grande incerteza.

Para os ativos mais atraentes, inclusive aqueles que já operam sob o regime de concessão, os atuais incumbentes ou mesmo aquelas empresas que contemplan movimentos laterais no setor de infraestrutura regulada (como se observou recentemente em saneamento básico, com distribuidora de energia entrando de forma relevante no setor) formam uma massa crítica para um ambiente competitivo nos leilões. Mas, à medida que se amplia o escopo das privatizações, se torna essencial atrair novos investidores/desenvolvedores para o mercado, não apenas para incentivar a competição pelos ativos, mas para prover um número maior de benchmarks para conformar uma fronteira de melhores práticas, e assim informar tanto o regulador quanto os consumidores de serviços.

As transferências futuras de ativos, no âmbito do que se espera de avanço nas agendas de desestatização para o quadriênio de 2023 até 2026, podem ser avaliadas em duas dimensões. A primeira engloba projetos de desestatização enquadrados no PPI e programas estaduais, mas sem data estipulada, ou que devem ocorrer apenas a partir de 2023 – ou seja, cuja realização encontra-se ainda distante de se concretizar. À exceção de rodovias, setor no qual a conclusão de todos os projetos previstos não parece ser factível até 2026, é possível inserir nesse grupo todas as transferências já mapeadas. A segunda dimensão inclui ativos públicos de infraestrutura que, apesar de permanecerem sem perspectiva de transferência ao setor privado, possivelmente poderiam vir a ser inseridos nos programas de desestatização.

Um aspecto comum a muitos desses ativos consiste no fato de operarem com ineficiências, apresentando prejuízos históricos e baixos níveis de investimentos. Ademais, 5 das 17 empresas federais do setor são dependentes do Tesouro Nacional, e consomem proporcionalmente volumes mais expressivos de recursos públicos (embora estatais não-dependentes também recebam aportes). Não se pretende, neste trabalho, arbitrar quais empresas e serviços devem ser privatizados, mas argumentar que tais ativos deveriam, na linha de mínima, passar por estudos de viabilidade econômica e técnica de desestatização, pois representam oportunidades relevantes de ganhos de eficiência e desoneração dos cofres públicos.

### 3.1 RODOVIAS

Os projetos de concessões rodoviárias da agenda do PPI não seriam passíveis de serem licitados na sua totalidade no quadriênio até 2026. Mesmo quando excluídos os leilões selecionados para ocorrer no primeiro ano, conforme foi feito na seção 2.1, o montante (11,2 mil km<sup>36</sup>) é mais do que o triplo do que foi leiloado nos últimos cinco anos pelo governo federal e supera a extensão de rodovias licitadas no país (estaduais inclusas) no mesmo período.

Uma hipótese mais realista é que o montante transferido nos quatro anos referidos se aproxime da extensão total concedida no período entre 2019 e 2022, se confirmadas as premissas estipuladas na Seção 2.1<sup>37</sup>. Na Tabela 20, estão listados projetos cuja extensão conjunta se aproxima dessa soma (4,53 mil km<sup>38</sup>). A transferência dessas rodovias implicará em uma expansão de 64% da malha federal concedida, até o final de 2026 (em relação à existente em 2021), que alcançará uma extensão de 20,3 mil km, ou 32% da malha federal pavimentada<sup>39</sup>. Ainda assim, restarão 6,7 mil km de rodovias a serem leiloados nos anos subsequentes, para que a carteira do PPI seja, por fim, concluída.

36 BR135/316 - Maranhão (0,4 mil km), BR158/155/MT/PA (1,1 mil km), Primeira Contratação BNDES (6,6 mil km), Segunda Contratação BNDES – Brownfield (1,4 mil km) e Santa Catarina – Federais (1,7 mil km).

37 A adoção do intervalo mencionado como base não é inquestionável, na medida em que as licitações consideradas para 2022 neste trabalho (BR-381/262/MG/ES, BR-116/465/493 RJ/MG e Rodovias Integradas no Paraná) podem acabar por não ocorrer. Porém, tendo em mente a recente criação do PPI, e um avanço ainda muito lento das desestatizações de rodovias de 2018 a 2020, considerou-se a soma escolhida (4,53 mil km) uma proxy mais adequada do que a referente ao quadriênio de 2018 – 2021.

38 Estão incluídos para o cálculo da soma os leilões das: Ecovias do Cerrado (437km), CCR Via Costeira (220km), Eco – 153 (850km), BR-163/230 (1009,5km), BR – 101 (270km), BR – 381/262 (670 km), BR – 116/465/493 – novos trechos (537,4km) e Rodovias Integradas do Paraná – novos trechos (537km). No caso das rodovias paranaenses, a ampliação da extensão, isto é, a diferença entre as novas concessões (3328km) e as antigas (2502km), se dá por meio de estradas federais e estaduais. A participação federal em tal aumento (826km) foi calculada como sendo proporcional à participação das BR's nos 3.328 km que vão ser concedidos.

39 Com base na extensão da malha federal pavimentada de 2021.

**TABELA 20** – Cenário de concessão de aproximadamente 4.530 km de rodovias federais para o quadriênio 2023 – 2026

Trechos	Extensão
BR-135/316/MA	438
Lote CN. 5 (BNDES) – BR-364 – Vilhena/MT – Porto Velho/RO*	729
Lote CN.3 (BNDES) – BR-364/174/060 – Vilhena/MT – Cuiabá/MT*	888
Lote CN. 1 (BNDES) – Goiânia/GO – Itumbiara/GO*	453
João Pessoa/PB – Patos/PB**	306
Lote CN. 2 (BNDES) – Rondonópolis/MT – Rio Verde/GO*	503
Ligações da BR-287 com a BR-290**	63
BR-290 – Porto Alegre/RS – Uruguaiana/RS**	613
Natal/RN – Fortaleza/CE**	533
<b>Total</b>	<b>4.526</b>

**Fonte:** ANTT e BNDES. Obs.: Foram avaliados para a inclusão na tabela os projetos com previsão mais recente de leilão (BR-158/155, BR – 135/316 e a primeira leva de rodovias estudadas pelo BNDES), desconsiderando aqueles já selecionados na seção 3.2 e as relicitações. Os lotes do Bloco Centro – Norte (sinalizados com “\*”) do BNDES foram priorizados por já terem os estudos concluídos e, portanto, estarem em um estágio mais avançado. Em seguida, a extensão foi completada com a BR-135/316/MA e com outros trechos sob análise do BNDES (indicados com “\*\*”), que ainda não foram agrupados em lotes. Nesse processo, buscou-se contemplar rodovias do nordeste e do sul, na medida em que não há trechos do sudeste para concessão, e o Bloco Centro – Norte já abarca rodovias das outras regiões. Por este motivo e por sua ampla extensão, a BR – 158/155/MT/PA não foi incluída na tabela.

No caso dos projetos estaduais, realizou-se procedimento semelhante e selecionou-se os projetos mais avançados<sup>40</sup> – cuja extensão somada convergia para a soma das transferências no quadriênio de 2019 até 2022 (4,74 mil km<sup>41</sup>) –, sintetizados na Tabela 21. A licitação das rodovias e trechos citados até 2026 levará a malha estadual concedida a um aumento de 61% em cinco anos<sup>42</sup>, alcançando uma extensão total de 19,7 mil km (ou 13% da malha estadual, estadual transitória e municipal pavimentada). Segundo o cenário traçado, serão ainda necessários esforços para abarcar nos anos seguintes os projetos não listados – tais como o segundo lote do Rio de Janeiro, os demais trechos do Mato Grosso, um conjunto de rodovias em Goiás e no Tocantins, as rodovias estaduais de Santa Catarina (PPI) e a PA – 150, com extensão somada da ordem dos 5,3 mil km.

40 Destaca-se que, no que se refere às carteiras dos estados, os projetos estão em estágios mais avançados, a maioria com estudos concluídos e já tendo passado por audiências públicas. Por isso, espera-se que as rodovias listadas na Tabela 17 (à exceção das estradas mato grossenses, que ainda estão em estágio inicial) sejam licitadas nos primeiros anos do intervalo de 2023 – 2026, com mais agilidade do que aqueles que constam na Tabela 16.

41 Estão abarcados para o cálculo da soma as concessões: ViaBrasil-MT320 (188 km), Way-306 (220 km), EIXO-SP - novos trechos (1054 km), RSC-287 (205 km), Consórcio Via Norte Sul (138 km), Via Brasil MT-246 (233 km), Primavera MT-130 (141 km), trechos de parceria social do MT (419 km), Transcerrados (270 km) MG - Lote 1 - Triângulo Mineiro (627 km), MG - Lote 2 - Sul de Minas (466 km), RS – Bloco 3 (272 km), Lote Litoral Paulista (222 km) e Rodovias Integradas do Paraná - novos trechos (289 km). Os novos trechos estaduais das Rodovias Integradas do Paraná foram calculados com base no mesmo procedimento descrito na nota 41.

42 Estão considerados no cálculo os leilões da seção 2.1.

**TABELA 21** – Cenário de concessão de rodovias estaduais, para o quadriênio de 2023 – 2026

UF	Trecho	Extensão (Km)
MG	Lote 3 (Varguinha - Furnas)	433
	Lote 4 (São João Del Rei)	452
	Lote 5 (Itapecerica-Lagoa da Prata)	443
	Lote 6 (Arcos-Patos de Minas)	231
	Lote 7 (Ouro Preto)	190
RS	Bloco 1	445
	Bloco 2	415
RJ	Lote 1 - Eixo Noroeste	196
SP	Bloco Noroeste Paulista (excluindo trechos da Tebe e da Triângulo do Sol) <sup>1</sup>	421
PE	PE-50/60/90	235
MS	MS-112 e trechos da BR-158 e BR – 436	414
MT	MT-487/443 <sup>2</sup>	55
	MT-326/240/100	156
	MT-100	228
	MT-220	63,26
	MT-160/343/246	146,27
	MT-244/140	118,86
	MT-160/343	103,97
<b>Total</b>		<b>4.745,73</b>

Fonte: Programas de Parcerias dos estados listados.

<sup>1</sup> Foram desconsiderados os trechos atualmente pertencentes às concessionárias Tebe e Triângulo do Sol. <sup>2</sup> As estradas do MT selecionadas são as únicas, dentre as listadas, que ainda não saíram da fase de estudos, e foram coletadas no mapa de concessões do estado, que conta com outros quatro trechos com transferência “planejada”. Não se sabe como os 11 trechos que se pretendem transferir serão agrupados em lotes, e a escolha dos sete que foram incluídos na tabela se deu exclusivamente para que a quilometragem total convergisse para o desejado. Ademais, não se sabe ao certo se os projetos do estado serão concretizados antes do que outros que também estão em estado inicial, tais como concessões do Tocantins, do Pará, de Goiás, do Rio de Janeiro e de Santa Catarina.

## 3.2 PORTOS

A maior desestatização portuária prevista no PPI é a da Santos Port Authority – antiga Companhia de Docas de São Paulo, ou CODESP –, que está ainda em fase de estudos. Apesar da resistência política, o processo deve avançar, pois a Companhia enfrenta problemas similares das demais Companhias Docas quanto às limitações na gestão de seus ativos: segundo dados do SIGA Brasil, em 2019, a Santos Port Authority investiu apenas 2,8% do orçamento previsto para o ano. O PPI também aponta a desestatização da CODEBA, em estudos, mas que já possui previsão de leilão (segundo trimestre de 2023).

Restarão ainda quatro Companhia Docas federais: Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Companhia Docas Do Rio Grande do Norte (CODERN), Companhia Docas do Pará (CDP) e Companhia Docas do Ceará (CDC). Essas empresas possuem, historicamente, uma gestão ineficiente, em consequência dos obstáculos burocráticos na tomada de decisão, judicialização de contratos de obras e serviços, e dependência da União.

No caso da CDRJ, por exemplo, uma auditoria do Tribunal de Contas da União<sup>43</sup> em junho de 2021 constatou uma situação financeira debilitada, com prejuízos acumulados de R\$ 3,4 bilhões. A situação é similar para a CODERN, CDP e CDC.

Analogamente, após as concessões da administração do Porto de São Sebastião e de Itajaí, restarão nove administrações portuárias estaduais (SCPar, EMAP, Docas da Paraíba, Porto de Recife, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Portos RS<sup>44</sup>, SOPH-RO, SNPH e Porto de Suape), e duas administrações portuárias municipais (Docas de Santana e COMAP). A transferência desses ativos para a esfera privada se mostra como um passo importante para a busca da ampliação da capacidade de gestão dos portos, realização de obras essenciais e redução dos custos logísticos no país.

### 3.3 FERROVIAS

A VALEC é a atual responsável por dois projetos ferroviários de desestatização do PPI previstos para serem executados a partir de 2023. O primeiro envolve a concessão dos Trechos 2 e 3 da FIOI, que permitirão a conexão da região produtora de grãos de Barreiras (BA) ao Porto de Ilhéus e à Ferrovia Norte-Sul, em Figueirópolis (TO). Vale notar que o Trecho 2 está em obras desde 2013 e o Trecho 3 ainda está em fase de projetos, de modo que a concessão da ferrovia se faz essencial para acelerar sua construção e melhorar o escoamento logístico da produção de grãos. Contudo, a FIOI, já concessionada, necessita ter suas obras finalizadas (estima-se que a concessão foi realizada com cerca de três-quartos das obras concluídas), e o projeto do novo porto de Ilhéus deve ser executado.

O segundo projeto que deve sair da alçada da VALEC é a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), ainda sem previsão de data para leilão, e que também terá como principal objetivo o transporte de soja e milho do Centro-Oeste em direção aos principais portos do país. A construção de parte da ferrovia (Mara Rosa/GO a Água Boa/MT) está à cargo da empresa VALE, como contrapartida da renovação antecipada da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). No caso da FICO, é provável a licitação para um operador no prazo estimado de conclusão das obras, possivelmente no final do quadriênio em questão.

O atraso nas obras e o sobrecusto associado a problemas de execução – a exemplo da Norte-Sul e da FIOI (estima-se que a FIOI incompleta tenha custado R\$ 8,4 bilhões a preços de 2020) – revelam a dificuldade de execução de projetos ferroviários de maior complexidade pela VALEC, que tem como objetivo único a construção e exploração da

<sup>43</sup> Processo TC 021.874/2020-4.

<sup>44</sup> Até 2020, a administração do Porto do Rio Grande era delegada ao Estado do Rio Grande do Sul por meio da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG). Em 2021, o PL estadual 230/2021 autorizou a extinção da SUPRG e criação de uma empresa pública denominada Portos RS, que também fará a gestão do Porto de Porto Alegre e Porto de Pelotas.

infraestrutura ferroviária no país. A estatal não somente é dependente do Tesouro, como também foi a empresa federal que recebeu o maior volume de subvenções do órgão em 2018 e 2019 (Ministério da Economia, 2021). Com a transferência da totalidade de suas concessões ao setor privado, sobretudo com a aprovação do novo marco institucional que permite que o setor privado projete e execute obras ferroviárias por meio do modelo de autorização, é possível avaliar a possibilidade de desestatização da VALEC. Uma solução alternativa seria sua liquidação, com a eventual transferência de seus ativos restantes à EPL.

O setor ferroviário conta com a perspectiva do leilão da EF-170 MT/PA (Ferrogrão), apesar dos obstáculos econômico-financeiros e ambientais em relação ao projeto. Também são aguardadas as renovações antecipadas dos contratos de concessão da Rumo Malha Sul e Malha Oeste, e a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste), estatal criada em 1988 e que detém a concessão do trecho entre Guarapuava (PR) e Dourados (MS). No entanto, apenas o trecho entre Guarapuava e Cascavel (PR) fora construído. A empresa arrematante do leilão ficará a cargo de revitalizar o trajeto existente e ampliar a ferrovia para Maracaju (MS), Foz do Iguaçu (PR) e o Porto de Paranaguá (PR), projeto intitulado de Nova Ferroeste. Vale ressaltar que os novos ramais devem ser construídos sob o regime de autorização.

De modo mais geral, vislumbra-se um crescimento na quantidade de projetos de autorizações ferroviárias conduzidos por empresas privadas: até novembro de 2021 – dois meses após a aprovação da MP – o Governo Federal havia recebido 21 requerimentos de construções de ferrovias por operadores privados (além da Nova Ferroeste), totalizando cerca de R\$ 90,2 bilhões em investimentos previstos e 6.220 km de novos trilhos, em 14 estados. Ainda que muitos desses projetos não venham a ser executados por dificuldades técnicas, econômicas ou financeiras, um número ainda significativo avançará, principalmente no contexto do aproveitamento de trechos devolvidos pelas atuais concessionárias e que poderão ser operados ao amparo do novo regime de autorização.

### **3.4 AEROPORTOS**

Espera-se que no intervalo de 2023 até 2026 seja concluída a venda das participações acionárias da Infraero nos aeroportos de Guarulhos, Confins e Brasília e Galeão, sendo que esse último deverá ser relicitado em conjunto com o aeroporto de Santos Dumont. Também está prevista a realização de PPPs de aeroportos regionais no estado do Amazonas, além da relicitação dos aeroportos de Viracopos (Campinas/SP) e São Gonçalo do Amarante (Natal/RN) (Tabela 22).

**TABELA 22** – Projetos de desestatização no setor aeroportuário a partir de 2023

Projeto	Aeroportos
Licitação e relicitação	Santos Dumont (RJ) e Galeão (RJ)
Relicitação	São Gonçalo de Amarante (RN)
Relicitação	Aeroporto de Viracopos (SP)
Venda das participações acionárias da Infraero	Guarulhos (SP), Confins (MG), Galeão (RJ) e Brasília (DF)
PPPs de aeroportos regionais no Amazonas	Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués

Fonte: PPI.

Com a concessão dos últimos 16 aeroportos federais sob gestão da Infraero, intensifica-se o debate acerca do destino da empresa. Atualmente, a estatal tem contratos com prefeituras e o Distrito Federal para a administração dos aeroportos de Divinópolis (MG), Guarujá (SP), Ipatinga (MG), Parnaíba (PI) e Planalto Central (DF), sendo que os últimos dois já contam com editais publicados para a transferência ao setor privado.

De qualquer forma, a Infraero passa por um processo de cisão parcial: parte da estrutura e mão-de-obra será absorvida pela NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea, estatal criada em 2020 e vinculada ao Ministério da Defesa. Não parece haver evidências que justifiquem a criação da nova companhia pública, sobretudo no contexto atual de alta restrição do orçamento público. Não obstante, será necessária uma redefinição dos papéis da Infraero – este aspecto ainda não está claro após a criação da NAV.

É essencial que a agenda de desestatizações do setor tenha continuidade por meio da incorporação dos aeroportos regionais, a exemplo da concessão de 27 aeroportos coordenados pelo estado de São Paulo em anos recentes. Tais leilões podem ser feitos de maneira similar aos dos aeroportos da Infraero, em blocos, com a agregação de ativos mais e menos atrativos. O mapeamento dos ativos, assim como estudos de viabilidade econômico-financeira e chamamentos públicos, podem ser assessorados pela ANAC e pelo próprio PPI, como tem sido conduzido o projeto de PPPs dos aeroportos do Amazonas.

### 3.5 HIDROVIAS

Não existem concessões ou PPPs hidroviárias no Brasil. Também não existem projetos federais ou estaduais no setor hidroviário que envolvam a transferência de ativos ao setor privado até 2022. O único estudo mapeado no PPI no âmbito das hidrovias é da concessão dos trechos do Canal de São Gonçalo e Hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, que fazem parte da Hidrovia Brasil-Uruguai. O projeto, que ainda não possui data para licitação, tem como objetivo o aprofundamento e a manutenção dos canais, além de destinar investimentos à dragagem e sinalização das vias.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) mantém cerca de 12.600 km de hidrovias, e é responsável por construir e operar a infraestrutura de vias interiores navegáveis, como eclusas e Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4). O órgão atua em um sistema com oito eclusas e 44 IP4s ativas, além de outras 18 em obras e 31 em fase de projeto. No estado do Pará, a Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará (CPH) – pública – gere as infraestruturas públicas portuárias de pequeno porte, bem como hidrovias navegáveis do território paraense. De modo geral, as ações da iniciativa privada se concentram em investimentos feitos em instalações portuárias no Norte do Brasil.

Tendo em vista o potencial subutilizado de navegação hidroviária – o país apenas aproveita 1/3 das vias fluviais navegáveis (CNT, 2019) – é essencial a realização de um amplo estudo para encontrar o melhor modelo de transferência ao setor privado de cada caso, se economicamente factível. Apesar de configurarem um dos modais de transportes mais baratos (POMPERMAYER et al., 2014), o transporte aquaviário moderno depende cada vez mais de instalações de transbordo sofisticadas para garantir a competitividade. A atração de entes privados para operar as hidrovias – por meio da cobrança de pedágio<sup>45</sup>, por exemplo – tem o potencial de induzir investimentos para modernizar a infraestrutura de navegação, inclusive por meio de dragagem, sinalização e comunicação, além de apoio de caráter emergencial. No cenário atual, as hidrovias compõem apenas 5% do fluxo de cargas do país.

Nesse contexto, as vias de maior movimentação são fortes candidatas a transferências, tais como: a Hidrovia Solimões-Amazonas (24,4 milhões de toneladas/ano), Hidrovia Tocantins-Araguaia (10,3 milhões), Hidrovia do rio Madeira (9,3 milhões), Hidrovia Tietê-Paraná (5,5 milhões), Hidrovias do Sul (5,2 milhões) e Hidrovia do rio Paraguai (3,9 milhões). Além disso, existem diversos pontos no país em que a navegabilidade poderia ser mais bem aproveitada, a exemplo do extremo sul do país com cerca de 600 km de área utilizada, mediante 1.300 km potenciais; do rio São Francisco e o rio Tocantins-Araguaia, com 2.700 km e 1.300 km potenciais, respectivamente (Pompermayer et al., 2014).

45 Como o transporte hidroviário incorre em menos custos que o rodoviário e ferroviário, a cobrança de pedágios em hidrovias é possível, permitindo ao transportador privado ainda obter lucro em sua operação (Pompermayer et al., 2014).

### 3.6 MOBILIDADE URBANA

No âmbito federal, o intervalo de 2023 – 2026 deve ser marcado como o período de finalização do processo de desestatização da CBTU, assim como a concessão de seus serviços de trens urbanos nas cidades restantes. Há ainda algumas iniciativas estaduais, retratadas na Tabela 23.

**TABELA 23** – Projetos de desestatização no setor de mobilidade urbana a partir de 2023

Projeto	Estado	Status
Desestatização da CBTU	MG, AL, PE, PB e RN	Em fase de estudos
Concessão do BRT Sul e Oeste	DF	Fase de estudos finalizada
Desestatização do Metrô DF	DF	Consulta pública finalizada
Concessão da Linha 7 – CPTM <sup>1</sup>	SP	Consulta pública finalizada

Fonte: PPI e programas de parcerias estaduais. <sup>1</sup> O projeto prevê a licitação da Linha 7 da CPTM conjuntamente com a construção do Trem Intercidades.

A atração de capital – seja público ou privado – para a mobilidade urbana constitui um desafio, dado que o setor tem tendências deficitárias e carece de uma regulação adequada. Além disso, o modelo de financiamento predominante no Brasil, em que os passageiros custeiam os sistemas de transportes públicos por meio do pagamento integral de tarifas, contribui para a deficiência na oferta de serviços e saúde financeira as empresas, na medida em que as tarifas não incorporam as significativas externalidades positivas associadas ao transporte público de massa (Tabela 24).

**TABELA 24** – Características contábeis das companhias estaduais de mobilidade urbana operantes em 2019<sup>1</sup> (milhões de R\$ correntes)

Companhia	UF	Dependente do Tesouro Nacional	Lucros	Despesas de Pessoal	Despesas de investimentos	Subvenções do Tesouro	Resultados para o Estado acionista
CMTM	PI	✓	0,2	3,2	1,9	4,3	-4,3
CTB	BA	✓	-5,3	15,6	6,9	37,7	-37,7
METROFOR	CE		-187,7	39,3	33,7	0,0	-146,6
METRÔ-DF	DF	✓	-132,3	205,3	22,1	228,9	-248,5
TCB	DF	✓	6,4	4,1	7,2	14,4	-21,4
CETURB	ES		-0,7	26,0	7,0	0,0	-2,4
METROBUS	GO		-14,0	39,4	4,3	0,0	-4,5

Companhia	UF	Dependente do Tesouro Nacional	Lucros	Despesas de Pessoal	Despesas de investimentos	Subvenções do Tesouro	Resultados para o Estado acionista
METROMINAS	MG		-0,2	0,2	NA	0,0	NA
CTM	PE	✓	10,0	41,8	5,1	202,0	-202,0
EPTI	PE	✓	0,6	2,4	0,1	2,0	-2,0
CENTRAL	RJ	✓	-5,1	59,2	NA	67,3	-67,3
RIOTRILHOS	RJ	✓	NA	NA	NA	0,0	NA
METRÔ-SP	SP		-0,6	1,7	1,8	0,0	-1,5
CPTM	SP	✓	-0,2	1,1	0,3	0,9	0,8
EMTU	SP		-0,1	0,1	NA	0,0	-0,1

Fonte: Raio X das empresas dos estados – Tesouro Nacional (2020). Optou-se por representar o ano de 2019 em razão do efeito negativo da pandemia de COVID-19 nas empresas de mobilidade urbana em 2020.

A discussão da concessão de subsídios para barateamento das tarifas deve ser acompanhada de uma remodelagem do processo de licitação e da regulação que rege o setor, abrindo caminho para parcerias público-privadas. A opção por desestatização requer segurança jurídica para efetivação de investimentos assegurando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, além de um marco regulatório bem definido em relação aos papéis do poder concedente e concessionário. Também há espaço para inovações na atração de recursos privados, desde a permissão de veiculação de propaganda dentro de veículos até a integração de estações em empreendimentos imobiliários.

Não obstante, a desestatização – mais precisamente, liquidação – completa é recomendada no caso de quatro empresas no setor de mobilidade urbana. Embora tenha sido criada para executar o transporte de passageiros sobre trilhos na região metropolitana de Belo Horizonte (MG), a METROMINAS não opera o Metrô da cidade, de responsabilidade da CBTU. Ademais, a companhia, que não realiza investimentos e reporta possuir apenas 1 funcionário (Raio-X das empresas dos Estados brasileiros, 3ª Edição), contabilizou prejuízos em 2019 e 2020, além de ter recebido reforço de capital da União.

As outras três empresas já estão em processo de liquidação e são sediadas no estado do Rio de Janeiro: a FLUMITRENS, a Companhia de Transporte Coletivo do Estado do Rio de Janeiro e a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Mesmo inoperantes, essas empresas foram responsáveis, em conjunto, por um prejuízo de R\$ 6,43 bilhões em 2020 (Raio-X das empresas dos Estados brasileiros, 3ª Edição).

## 3.7 SANEAMENTO

Atualmente, 10 projetos de desestatização em saneamento estão sendo conduzidos pelo BNDES ou fruto de iniciativas municipais, com previsão de finalização no período até 2026. A Tabela 25 detalha esses projetos.

**TABELA 25** – Projetos de desestatização no setor de saneamento básico a partir de 2023

Projeto	Estado	Modelo	Serviço	Status
Serviço Público de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário do Município de Teresópolis	RJ	Concessão	Abastecimento de água e esgoto	Consulta pública finalizada
Esgotamento sanitário da região metropolitana de Feira de Santana	BA	PPP	Esgotamento sanitário	Proposta apresentada
Projeto Paraíba Saneada (93 municípios)	PB	Desestatização	Abastecimento de água e esgoto	Em fase de estudos
CAER	RR	Desestatização	Abastecimento de água e esgoto	Fase de estudos finalizada
DEPASA	AC	Projeto de Participação Privada	Abastecimento de água e esgotamento sanitário	Fase de estudos finalizada
Serviços de Abastecimento de Água e Esgotamento do Estado de Sergipe	SE	Projeto de Participação Privada	Abastecimento de água, esgoto e gestão operacional	Em fase de estudos
Esgotamento na Região Metropolitana de Natal	RN	PPP	Esgotamento sanitário	Em fase de discussão
Serviços de Abastecimento de Água e Esgotamento do Estado de Rondônia	RO	Projeto de Participação Privada	Abastecimento de água, esgoto e gestão operacional	Em fase de estudos
COSANPA	PA	Projeto de Participação Privada	Abastecimento de água e esgoto	Estudos contratados
COMPESA	PE	Projeto de Participação Privada	Abastecimento de água e esgoto	Estudos contratados

Fonte: Elaboração própria com dados do BNDES e da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base.

Durante décadas, a regulação historicamente fragmentada e permissiva, e contratos sem metas operacionais vinculantes na esfera pública facultaram a permanência de companhias estaduais de saneamento ineficientes no mercado, com reflexos nos precários indicadores de cobertura do serviço. Contudo, não há justificativa econômica para a manutenção dessas empresas sob controle estatal, sobretudo em um contexto em que a universalização do saneamento básico é urgente.

De fato, quando levados em consideração os requisitos econômico-financeiros estabelecidos no Novo Marco do Saneamento, ao menos nove empresas estaduais estão classificadas como inaptas a seguir suas operações, com base apenas na primeira fase de avaliação (GO ASSOCIADOS, 2021). A partir dos dados disponibilizados no Sistema Nacional de

Informações sobre Saneamento (SNIS), as empresas CASAL (AL)<sup>46</sup>, COSAMA (AM), COSANPA (PA), AGESPISA (PI), CAERD (RO) e CAER (RR) cumprem metade dos itens necessários, e CAERN (RN), CAEMA (MA) e CASAN (SC) cumprem três dos quatro requisitos.

A situação é agravada pelo vínculo de algumas empresas estatais com a União. Das empresas citadas, a COSAMA e CAEMA são classificadas como dependentes do Tesouro Nacional, registrando prejuízos recorrentes (TESOURO, 2021). As companhias CAERD, COSANPA e AGESPISA – todas deficitárias –, embora não dependentes do Tesouro, apresentam indícios de submissão econômica, visto que receberam auxílio financeiro do Estado no ano de 2020.

Nesse cenário, é imprescindível a desestatização dessas empresas por meio da concessão da totalidade ou parte de seus serviços. Tendo em vista que o Novo Marco obriga, além da comprovação de capacidade econômico-financeira, a inclusão de metas de operacionais e de investimento para todos os contratos, somente as companhias com condições de cumprir tais requisitos devem permanecer operantes. A Tabela 26 mostra os índices de atendimento de água e esgotamento das companhias estaduais, evidenciando a precariedade dos serviços prestados por essas empresas – 19 das 26 prestadoras regionais não lograram atender 50% da população dos municípios que atuam. Para prestadores privados, a média é de 62% (SNIS, 2020).

**TABELA 26** – Índices de atendimento de água e esgoto das companhias estaduais de saneamento básico, 2020

Companhia	Estado	Índice de coleta de esgoto (%)	Índice de atendimento de água (%)
CAESB	DF	90,9	99,0
SABESP	SP	87,3	94,9
SANEPAR	PR	75,6	95,2
SANEAGO	GO	58,6	90,6
CAER	RR	58,5	81,9
COPASA	MG	55,1	77,2
CESAN	ES	45,6	75,8
CEDAE	RJ	42,4	86,9
SANESUL	MS	40,7	78,0
SANEATINS	TO	37,0	88,0
EMBASA	BA	36,9	79,1
CAGEPA	PB	31,7	83,1
CAGECE	CE	26,2	54,3
CAERN	RN	23,6	81,3
COMPESA	PE	22,2	81,7
CASAN	SC	21,4	85,8
DESO	SE	21,3	82,1

46 A CASAL já teve 4 blocos dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário leiloados.

Companhia	Estado	Índice de coleta de esgoto (%)	Índice de atendimento de água (%)
CASAL	AL	19,4	70,9
CORSAN	RS	14,7	81,8
CAEMA	MA	13,1	46,7
COPANOR	MG	11,0	20,2
CAESA	AP	6,9	33,7
AGESPISA	PI	5,9	50,2
COSANPA	PA	5,7	38,7
CAERD	RO	2,9	37,0
COSAMA	AM	-	44,5

Fonte: SNIS.

Também é urgente o fechamento da empresa SANEMAT. Criada em 1966, a empresa de sociedade mista era responsável pelas operações de saneamento no estado do Mato Grosso até a sua extinção, no ano de 2000, quando suas concessões foram repassadas aos municípios. Desde então, a empresa está inoperante, mas, em 2020, totalizou um prejuízo anual de R\$ 12,8 milhões, somente para a manutenção de passivos.

### 3.8 ENERGIA ELÉTRICA

A privatização da Eletrobras está em análise pelo TCU, com novos estudos em elaboração. Atualmente, a participação acionária do governo na empresa é de 72,33% das ações com direito a voto e, após a desestatização, passará para 45% ou valor inferior. Para compensar essa mudança, o Estado irá deter *golden shares* – classe especial de ações que permite poder de veto às alterações no estatuto social da Eletrobras.

Nesse cenário, a alienação do controle da empresa pela União deve arrecadar cerca de R\$ 100 bilhões aos cofres públicos, 20% advindos da outorga e o restante de ofertas secundárias. A venda das ações, no entanto, está condicionada à progressão dos estudos do BNDES e aprovação do projeto pelo Tribunal de Contas da União<sup>47</sup>. Para completar o processo de privatização, foi criada a Empresa Brasileira de Participação em Energia Nuclear e Binacional (ENBpar), que receberá a administração da Eletronuclear e da Usina de Itaipu, dadas as restrições constitucionais<sup>48</sup>, além de gerir contratos e programas já existentes.

O processo de desestatização no setor deve avançar ainda por meio da análise das companhias estaduais de energia elétrica restantes (Tabela 27). A privatização dessas

<sup>47</sup> Estudos incluem avaliação econômico-financeira, due diligence contábil-patrimonial, due diligence jurídica, relatório de premissas a serem utilizadas pela avaliação econômico-financeira, segunda análise econômico-financeira, relatório de detalhamento de modelagem e relatório final do processo de desestatização.

<sup>48</sup> Segundo a Constituição, a geração de energia nuclear é capacidade do Estado, e a Usina de Itaipu é fruto de uma parceria entre o governo brasileiro e paraguaio, logo não pode ser transferida ao setor privado.

empresas configura um meio de garantir a boa governança, independente do governo, e uma gestão consistente com um mercado em rápida mudança. Essas mudanças incluem alterações nos modelos de geração, a necessidade de ampliação dos investimentos em transmissão, a expansão do mercado livre e inversamente a contração do mercado cativo das distribuidoras. Nos estados de Minas Gerais e Santa Catarina, as discussões sobre a desestatização das empresas Cemig-GT, Cemig-D e Celesc estão em andamento, mas ainda em uma fase preliminar e sem que qualquer um desses projetos esteja incluído nos programas de desestatização estaduais.

**TABELA 27** – Companhias estaduais de energia elétrica remanescentes

Empresa	Estado
CELG-Par	GO
CEB-G	DF
CEB-H	DF
CEB Lajeado	DF
Copel	PR
Cemig-GT	MG
Cemig-D	MG
Cemig	MG
Celesc	SC
CELFL	RJ
CERR	RR
CEEE-PAR	RS

Fonte: Elaboração própria.

Por fim, é necessária a aceleração do processo de liquidação das companhias inoperantes do setor de energia elétrica. A CERR – localizada em Roraima – atendeu o interior do estado até 2016, quando perdeu o direito de concessão dos serviços. Mesmo sem contratos operantes, a empresa registrou um prejuízo de R\$ 290 milhões, em 2020. No Rio de Janeiro, a CELFL encontra-se em estado de liquidação desde o ano 2000.

### 3.9 TELECOMUNICAÇÕES

A questão mais imediata para o setor na perspectiva da desestatização diz respeito ao futuro da Telebrás. Do ponto de vista de sua atuação no mercado, a natureza burocrática dos processos de compra e contratação no segmento público tornam a operação da Telebrás menos eficiente que as empresas privadas com que compete, tendo registrado prejuízos contínuos na última década. Há evidências de que a rápida expansão das conexões por fibra óptica observada em anos recentes é resultado dos esforços de investimentos das

operadoras privadas microrregionais (OCDE, 2020), que, mesmo pulverizadas, representam ao menos 20% das assinaturas de banda larga fixa no país.

No âmbito das políticas públicas, as falhas que a estatal apresenta potencializam o risco de não cumprimento de seus objetivos e comprometem as atividades de interesse público. Ademais, as empresas do setor pagam elevadas taxas e contribuições a fundos de desenvolvimento setorial<sup>49</sup> que, embora também enfrentem problemas de gestão – como desvinculação de recursos para outras áreas –, configuram instrumentos relevantes para execução de políticas voltadas à universalização da banda larga, prescindindo dessa forma da atuação de uma empresa estatal com os problemas conhecidos de governança e gestão.

Dessa forma, questiona-se a necessidade de manutenção de uma empresa estatal para prover os serviços de que a Telebrás está incumbida. Haveria ao menos duas opções: (i) a privatização da empresa, com compromissos de investimentos e cobertura bem delimitados, e obrigação de que o comprador opere o satélite geoestacionário; ou (ii) a liquidação da Telebrás e formação de consórcio de empresas privadas para gerir seus ativos. Estudos de modelagem devem ser conduzidos para avaliar a forma mais adequada de desestatização, e é de grande importância que o processo seja acompanhado do uso mais eficiente dos fundos setoriais pela via da transparência, avaliações *ex-ante* de programas do governo e conferindo maior autonomia à Anatel sobre os recursos do Fust, Funttel e Fistel.

---

49 Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust), Fundo para Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações (Funttel) e Fundo de Fiscalização das Telecomunicações (Fistel), que acumularam saldos de R\$ 11,9 bilhões em 2020.



## 4 PARA ALÉM DE INFRAESTRUTURA: O PANORAMA DOS OUTROS SETORES

A infraestrutura permanece como a área na qual a agenda do PPI tem maior potencial de avançar. Entretanto, o setor engloba apenas 39<sup>50</sup> das 155 empresas federais existentes (Tabela B2 do Anexo B), em um contexto no qual os problemas de risco fiscal e o baixo volume de investimentos não são específicos de Infraestrutura. De 2016 a 2020, as subvenções da União (em R\$ de 2021) às empresas dependentes – em sua maioria, pertencentes a outros setores que não infraestrutura – evoluíram de R\$ 17,5 bilhões para R\$ 21,2 bilhões (Boletim das Participações Societárias da União, 2021); e, no mesmo período, a soma dos aportes de capital em estatais não dependentes alcançou R\$ 29,5 bilhões, dos quais mais de 40% foram destinados a uma única empresa – a Emgepron, de projetos navais.

As desestatizações em outras áreas já mostram alguns avanços, mesmo que de maneira substancialmente mais tímida do que em infraestrutura, e é o foco da discussão que segue. Tendo por referência a agenda federal, aqui se apresenta a evolução pós PPI, incluindo a expectativa para 2022 (seção 4.1), e para os anos vindouros (seção 4.2). Busca-se aqui abordar separadamente a desestatização de estatais de controle direto da União, incluindo a alienação de subsidiárias dos grupos Petrobras, Caixa, Banco do Brasil, BNDES, e Correios<sup>51</sup>, além de concessões e PPPs de outros tipos de ativos – que não empresas<sup>52</sup>.

50 Das quais 17 são de controle direto e 22 subsidiárias (Panorama das Estatais, 2022).

51 Lembra-se que empresas da Eletrobras e da Telebrás já estão enquadradas nas seções 2 e 3.

52 As desestatizações de ativos dessa natureza em 2016 – 2021 estão listadas na Tabela B4 do Anexo B.

## 4.1. O AVANÇO RECENTE NA AGENDA DE DESESTATIZAÇÕES E AS PREVISÕES PARA 2022.

### *Desestatizações no período 2016 – 2021*

No ano de criação do PPI, existiam 48 estatais sob controle direto da União, sendo 33 dessas empresas vinculadas a setores distintos de infraestrutura, e 14 destas, dependentes do Tesouro (Tabela B2 do Anexo B). Desde então, ocorreram duas desestatizações: a liquidação da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg), que já havia sido incluída no PND no ano 2000<sup>53</sup>; e o início do processo de liquidação do Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada (CEITEC)<sup>54</sup>, estatal dependente, que, na média anual de 2016 a 2020, recebeu R\$ 83,3 milhões do Tesouro, 0,4% do total de subvenções em empresas dependentes (Boletim das Participações Societárias da União, 2021)<sup>55</sup>.

No âmbito das subsidiárias estatais federais – distribuídas nos grupos BB, BNDES, Caixa, Correios e Petrobras – verifica-se mudanças mais significativas. No ano de 2021, são contabilizadas 85 subsidiárias de estatais federais (após 25 alienações e 11 adições, desde 2016 (Tabela B3 do Anexo B). O período foi marcado pela liquidação da CorreiosPar, a única empresa controlada pelos Correios, e por movimentos importantes da Petrobras e da Caixa.

A Petrobras iniciou a venda da BR Distribuidora em 2017, com IPO de 29% de suas ações. Em 2019, seguiu com uma oferta pública de mais 30% do capital da empresa<sup>56</sup>. Vale destacar que a alienação necessitou da aprovação do STF, que autorizou a privatização de subsidiárias sem o aval do Congresso<sup>57</sup>. Já em 2021, a venda da Liquigás significou a retirada da participação da Petrobras na distribuição de gás natural liquefeito (GLP), ainda que detenha o controle da produção e da venda em atacado. As duas alienações se alinham ao processo de desinvestimento da empresa para reduzir a dívida e focar no seu *core business* – exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás em águas profundas. Em paralelo, a Petrobras vendeu as suas participações na então subsidiária NTS, em 2017, e realizou o mesmo movimento com a TAG, em 2019<sup>58</sup>. Atualmente, das

53 Ver Decreto nº 3.654/2020.

54 Aqui, estão sendo consideradas como desestatizadas as empresas cujo processo de liquidação já foi iniciado (através do Decreto presidencial que dá origem a isso), na medida em que este é o critério adotado pelo Boletim das Empresas Estatais Federais. Ainda assim, destaca-se que o andamento do projeto da CEITEC não só não foi efetivamente concluído, como vêm apresentando resistências, e foi travado pelo TCU em setembro de 2021, após alegação de baixa justificativa econômica para a conclusão do processo.

55 No setor de infraestrutura, ocorreu a liquidação da Codomar.

56 A Petrobras continuou com a venda de ações da BR Distribuidora e, em 2021, vendeu os 37,5% remanescentes.

57 Julgamento da AID 5624.

58 A venda integral da TAG ocorreu em 2020, após a venda da sua participação remanescente de 10%. E a conclusão da participação da NTS se deu em 2021.

cinco empresas de transporte de gás no país<sup>59</sup>, a estatal detém ainda 51% da TBG e 25% da participação acionária na TSB, das quais o processo de venda já se iniciou. Esses movimentos são condição necessária para a expansão na oferta dos serviços de transporte de gás a novos clientes<sup>60</sup>.

No caso da Caixa Econômica Federal (CEF), o período foi marcado por um redirecionamento em seu mercado de seguros. A subsidiária Caixa Seguridade reestruturou suas operações no braço de seguros, previdência e capitalização, alinhando a empresa com a estratégia de simplificar a estrutura de governança e melhorar a comercialização desses produtos no canal bancário. Nesse sentido, em 2021, houve seu IPO, que representou 17% da participação da CEF em seu capital. A intenção da abertura foi atrair investidores do ramo para diversificar e aperfeiçoar os produtos e vendê-los para os cerca de 40 milhões de clientes da Caixa<sup>61</sup>, nas quais cada nova empresa (denominada XS) opera com um sócio privado<sup>62</sup>, que possui maioria das ações ordinárias. Em 2021, a subsidiária se tornou o terceiro maior grupo segurador do país. Este modelo de negócio foi o mesmo utilizado pela subsidiária do Banco do Brasil, BB Seguros, em 2012, que hoje também se enquadra dentre as maiores empresas do ramo no Brasil.

Em linhas gerais, pode-se afirmar que houve avanços significativos em anos recentes, e não apenas no âmbito das concessões em infraestrutura (inclusive na esfera subnacional), mas ainda na progressiva redução da participação do Estado – especificamente do governo federal – por meio fundamentalmente da redução do número de subsidiárias das holdings sob controle direto da União. Ainda que o total de empresas estatais no âmbito federal tenha se mantido em 48, e o número de empresas de infraestrutura tenha se ampliado de 15 para 17 ao longo do processo de reestruturação das empresas estatais, ao se considerar as subsidiárias das empresas holdings (a exemplo da Petrobras e Eletrobras), houve redução substancial no período: de 230 empresas para 155 (Tabela 28).

59 As cinco empresas de gasodutos no Brasil são: Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG), Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG), Transportadora Sulbrasileira de Gás (TSB), GasOcidente do Mato Grosso Ltda. (GOM) e Nova Transportadora do Sudeste S/A (NTS).

60 Em consonância com o termo de compromisso do CADE, em dezembro de 2021 a Petrobras assinou um acordo com a TAG, aprovado pela ANP, de limitação de flexibilidade. Esse acordo possibilita o acesso de outros agentes ao sistema de transporte da TAG a partir 2022.

61 Ainda que essas empresas não tenham mais de 50% de participação da Caixa, o Boletim das Estatais as trata como subsidiárias. Elas foram desconsideradas nas tabelas no Anexo B.

62 No processo, foram criadas 6 empresas “XS”, sendo XS1 a holding de seguros da Caixa; XS2, a francesa CNP irá explorar, por 25 anos, os ramos de seguros de vida, prestamista e produtos de previdência; XS3, a seguradora Tokio Marine irá operar, de forma exclusiva, o balcão da instituição financeira nos ramos de seguros habitacional e residencial pelos próximos 20 anos; XS4 em acordo com a Icatu Seguros para o ramo de capitalização; XS5, ainda em aberto, será a corretora da Caixa ou uma co-corretora; e XS6, a Tempo Assist prevê a exploração do ramo de serviços assistenciais na rede de atendimento do banco por um período de 20 anos.

**TABELA 28** – Quantidade de Empresas Federais\*

		2016	2021	Varição
Empresas de controle direto	Total (A)	48	48	0%
	Infraestrutura	15	17	13%
Subsidiárias	Total de Subsidiárias (B)	182	107	-41%
	Banco do Brasil	28	25	-11%
	BNDES	3	2	-33%
	Caixa	4	11	175%
	Correios	1	0	-100%
	Eletrobras	82	22	-73%
	Petrobras	63	47	-25%
	Telebrás	1	0	-100%
<b>Total (A + B)</b>		<b>230</b>	<b>155</b>	<b>-33%</b>

**Fonte:** Elaboração Própria com base no Anexo B (no caso da Eletrobras). A antiga subsidiária da Telebrás (a Telebrás Copa), a única não contida nos Anexos mencionados, foi incorporada pela empresa em 2017.

\*A quantidade de estatais em 2016 foi calculada a partir das alterações registradas no Boletim das Estatais, dado o número de empresas existentes ao final do ano de 2021 (Panorama das Estatais, 2021). É importante destacar que o número não está consistente com as primeiras edições do Boletim de Estatais, provavelmente devido a uma mudança metodológica na 11ª edição. Além disso, parece haver um equívoco na 18ª Edição do Boletim, quando este registra que houve redução de 11 empresas de 2019 para 2020. Na realidade, foram removidas 26 e criadas 13 empresas no período, o que levaria uma redução de 13 estatais. Essa diferença explica o porquê da quantidade de estatais em 2016 ser 228, segundo o documento, e não 230, conforme sugerimos na Tabela.

## Expectativas para 2022

No âmbito dos setores discutidos nesta seção, existem sete estatais de controle direto listadas no PPI, cuja previsão de desestatização pelo programa é ainda em 2022: Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF), Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência (Dataprev), Empresa Gestora de Ativos (Emgea), Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S.A. (Ceasaminas) e Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (Nuclep)<sup>63</sup>. Contudo, a incipiência da maior parte desses projetos, bem como a existência de obstáculos políticos e de mercado para a condução de alguns deles - destacadamente, o dos Correios -, impedem que sejam consideradas factíveis as suas conclusões em um prazo tão curto.

Para 2022, parece assim plausível a privatização da CeasaMinas, o único projeto que já passou da fase de Audiência Pública e aguarda aprovação no TCU. A administradora de armazéns, que assim como a Casemg já havia sido incluída no PND em 2000, apresentou lucro operacional médio de R\$ 9,1 milhões de 2018 a 2020, em valores de 2021 (Boletim das Participações Societárias da União, 2021), e os lances do leilão da estatal poderão ser formulados separadamente para terrenos livres de contagem e ações da União na empresa (ME, 2021), o que pode auxiliar no sucesso da alienação. Além disso, também é

<sup>63</sup> Dada a desatualização no site do Programa, os prazos previstos para os leilões foram retirados da Coletiva de Imprensa da 19ª Reunião do Conselho do PPI, ocorrida em dezembro de 2021. Já os *status* dos projetos foram coletados no Hub de Projetos do BNDES (exceto para ABGF).

possível que o ano seja marcado pelo início do processo de liquidação da ABGF - da qual os estudos já foram concluídos - e da Emgea, após a venda dos ativos contidos em sua carteira, que deve ser concluída pelo BNDES até junho de 2022 (Secretaria - Geral da Presidência da República, 22/11/2021). Nenhuma das três empresas citadas é dependente do Tesouro, mas a ABGF vem apresentando prejuízos operacionais, ao menos desde 2018 (Boletim das Participações Societárias da União, 2021), e a Emgea - apesar de lucrativa - carrega a terceira maior dívida dentre as estatais da União.

No âmbito das subsidiárias, não há previsões no PPI. Contudo, a Petrobras divulgou, em 2021, que já deu início à venda da totalidade de suas participações na subsidiária Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG) e na Transportadora Sul-brasileira de Gás S.A. (TSB), 51% e 25%, respectivamente. Estes dois movimentos dão continuidade ao projeto de desinvestimento da estatal e completa a sua saída no setor de transporte de gás natural.

Por fim, no que se refere às transferências de outros ativos, na Tabela 29 estão listados projetos do PPI para transferência ainda em 2022, ainda que alguns venham a ser executados nos próximos anos por conta dos obstáculos jurídicos e econômico que operações dessa natureza enfrentam. Destacam-se os empreendimentos nos setores florestal, de parques nacionais e de iluminação pública, além da definição de 11 concessões comuns, nas quais as receitas das concessionárias advirão inteiramente de tarifas cobradas aos usuários, e 19 PPPs, cuja modalidade pode ser administrativa - quando toda a remuneração é oriunda do Estado - ou patrocinada - na qual o governo financia apenas parte do projeto. Independentemente da origem dos recursos, as parcerias simplificam a quantidade de contratos administrados pelo setor público.

**TABELA 29** – Transferências de outros ativos programadas até o final de 2022

Setor	Projeto	Estado	Modelo
Abastecimento Alimentar	Armazéns e Imóveis da Conab	AC, AL, AM, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RR, RS, SC, SE, SP, TO	Indefinido
	Unidades Socioeducativa	SC	PPP
	Unidades Socioeducativa	MG	PPP
Área Social	Creche - Projeto Piloto (20 creches)	PI	PPP
	Presídio - Projeto Piloto	RS	PPP
	Presídio - Projeto Piloto	SC	PPP
Desenvolvimento Regional	Irrigação do Perímetro de Irecê	BA	Concessão
	Concessão da Floresta de Humaitá	AM	Concessão
Florestas	Concessão da Floresta de Iquiri	AM	Concessão
	Concessão Florestal - Gleba Castanho	AM	Concessão

Setor	Projeto	Estado	Modelo
Iluminação Pública	13 PPPs	CE, BA, ES, GO, MS, PE, PR, RJ, RO	PPP
Óleo e Gás	3º Ciclo da Oferta Permanente	-	-
Parque Nacional	Concessão do Parque Nacional da Chapada dos Guimarães	MT	Concessão
	Concessão do Parque Nacional de Brasília	DF	Concessão
	Concessão do Parque Nacional de Jericoacoara	CE	Concessão
	Concessão do Parque Nacional de Lençóis Maranhenses	MA	Concessão
	Concessão do Parque Nacional de São Joaquim	SC	Concessão
	Concessão do Parque Nacional do Iguaçu	PR	Concessão
Saúde	Hospital da Criança Guarulhos (HCGRU)	SP	PPP
Segurança	Gestão de Pátios da PRF	Estatal	Concessão
	Fazenda Pau D'Alho	SP	-
Turismo	Fortaleza de Santa Catarina	PB	-
	Forte Orange	PE	-

Fonte: Documento de coletiva de imprensa da 19ª Reunião do Conselho do PPI. Nota: algumas informações não constavam no documento ou no site do Programa.

## 4.2 O CENÁRIO DE MÉDIO E LONGO PRAZO

Após a desestatização da Ceasaminas, da Emgea e da ABGF, restarão seis empresas mapeadas no PPI<sup>64</sup>: além das já mencionados (Correios, Dataprev, Serpro e Nuclep), a Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp) e a Empresa Brasil de Comunicação (EBC), das quais a Nuclep e a EBC são dependentes do Tesouro. Ainda que a maioria dos processos listados não se encontre em um estágio muito avançado (com estudos finalizados e consultas públicas sendo realizadas), é conveniente uma análise individualizada, destacando o que já é conhecido.

A privatização dos Correios constitui o projeto com maior repercussão política (e midiática), e possivelmente aquele com estudos mais adiantados<sup>65</sup>. O objetivo é privatizar a estatal e conceder ao setor privado a operação de serviços que são monopólio da União, os chamados serviços postais universais (como entregas de cartas e telegramas), o que depende da aprovação do PL nº 591/2021 - em trâmite no Senado.

A desestatização da empresa se norteia no fato de que aqueles serviços exercidos exclusivamente pelo Estado vêm reduzindo sua importância no mercado, ao passo que a demanda

<sup>64</sup> Outros projetos foram excluídos do programa em 2021, a exemplo da Casa da Moeda.

<sup>65</sup> De acordo com notícia do Valor Econômico de 05/01/2022, a Secretária Especial do PPI, Martha Seillier, revelou que os Estudos do projeto já foram concluídos e que a consulta pública deve ser lançada em breve. Entretanto, à época da escrita deste trabalho, o término dos Estudos não constava nos sites do PPI ou no Hub de Projetos do BNDES.

por entrega de encomendas, já aberta à concorrência, apresenta tendência de expansão relativamente acelerada. Nesse contexto, há a perspectiva de que a atuação dos Correios se dê cada vez mais em um mercado competitivo, capital intensivo, em contraposição à sua baixa capacidade de investimentos: enquanto na média de 2018 a 2020, foi executado R\$ 374 milhões em valores de 2021 - cerca de 35% do Orçamento de Investimentos aprovado (Panorama das Estatais) -, a demanda potencial de novos investimentos para se manter competitivo no mercado é da ordem de R\$ 2 bilhões anuais.

Para além das resistências políticas que pairam sobre o projeto, há dúvidas acerca da forma pela qual a futura concessionária conseguirá atender a totalidade dos municípios abarcados pela ECT e se manter lucrativa. Atualmente, a estatal usufrui de imunidade tributária, o que é indicado como um dos principais fatores que garantem que ela não tenha prejuízos e (ao mesmo tempo) consiga cobrir todos os municípios do país. Fica evidente a necessidade da boa modelagem do contrato de concessão, bem como de fiscalização adequada por parte da Anatel - a quem o PL incumbe a regulação do setor -, para evitar que haja sub-atendimento nas partes mais carentes (ou menos rentáveis) do país.

As empresas de tecnologia Dataprev e Serpro possuem lucro operacional considerável – R\$ 248 milhões e R\$ 591 milhões (em valores de 2021), na média de 2018 a 2020 –, ainda que parte de suas receitas advenham de serviços prestados à própria União. A Dataprev, cujo papel é auxiliar na condução de políticas sociais, se destaca por abrigar o Cadastro Nacional de Informações Sociais, que viabiliza parte do pagamento de importantes benefícios - como a aposentadoria e o seguro-desemprego; ao passo que a Serpro armazena o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal<sup>66</sup> e o GovData, além de oferecer soluções de tecnologia para entidades públicas - inclusive militares. A modelagem de transferência ao setor privado adotada para esses dois projetos não pode desconsiderar as preocupações relacionadas à sensibilidade das informações armazenadas, especialmente no caso específico da Serpro, dada sua relevância para a segurança nacional<sup>67</sup>.

No âmbito das estatais dependentes, o projeto mais avançado é o da desestatização da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A (Nuclep), a qual possui grau de dependência do Tesouro<sup>68</sup> acima de 90% desde 2017 (Boletim das Participações Societárias da União, 2021). A empresa é a principal fornecedora de componentes para a indústria nuclear do país, sendo a única companhia nacional habilitada para a construção e manutenção dos equipamentos das usinas de Angra. Contudo, sem a expansão da energia nuclear na escala em que se esperava no ano de criação da Nuclep (1975), a estatal vem completando as

66 É o principal sistema utilizado para registrar, acompanhar e controlar a execução orçamentária do Governo.

67 De acordo com a Lei 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), a administração da base integral de dados para fins de segurança nacional, só pode ser gerida por instituições completamente públicas. Ainda que o STF tenha permitido a desestatização da Serpro sem lei específica, resultado do julgamento da ADI 6241, é possível que esse tema volte à judicialização.

68 O indicador corresponde a Receita de Subvenções dividida pela soma da Receita Líquida da empresa com a Receita de Subvenções.

receitas com outras atividades - tais como a produção de torres de Energia Elétrica e itens para a indústria de Óleo e Gás (NUCLEP, 2022). Ainda que os estudos de desestatização estejam incipientes e que a empresa seja altamente dependente do Tesouro, o que se aponta hoje é para a sua privatização, e não liquidação.

Finalmente, dentre as estatais controladas diretamente pela União, restaria a liquidação da Empresa Brasil de Comunicação (EBC) – a dependência do Tesouro foi de mais de 85% na média de 2015 a 2020 (Boletim das Participações Societárias da União, 2021) –, e a privatização da Ceagesp. Todavia, esses projetos estão em estágio bastante embrionário e ainda não se sabe ao certo qual será o destino dessas empresas. Quanto a continuação da venda de subsidiárias do BB, BNDES, Caixa e Petrobras a partir de 2023, o PPI não é muito explícito, nem tampouco as empresas sinalizam mais além do que foi apresentado acima. Ainda assim, há espaço de os grupos reduzirem sua participação via subsidiárias. A Tabela B5 do anexo B lista outros ativos com potencial de desestatização após 2023.





# CONCLUSÃO

Há quase três décadas, o país deu partida ao processo de desestatização e privatização do setor de infraestrutura. Desde então, houve grandes avanços, principalmente em dois momentos: por força da aprovação da Lei das Concessões, em 1995, e da instituição de agências reguladoras, no início dos anos 2000; e em 2016, após a instituição, no âmbito do Governo Federal, do Programa de Parcerias de Investimento (PPI).

Na última década, a brecha entre os investimentos em infraestrutura realizados e as necessidades de modernização do país, e a crise fiscal do Estado, assim como os problemas históricos de governança e gestão de ativos e empresas dos governos federal e subnacionais, evidenciaram que não há alternativa para ampliar os investimentos a menos de acelerar o processo de desestatização.

O presente trabalho faz uma revisão cuidadosa dos avanços na agenda de desestatização no período entre 2016 e 2021. Também foram avaliadas as perspectivas para 2022, e o escopo do processo de transferência de ativos federais e estatais inicialmente para os próximos anos. Aponta-se ainda empresas dependentes do Tesouro, para algumas das quais a principal alternativa seria a liquidação.

A tabela abaixo apresenta o conjunto de desestatizações de ativos públicos de maior destaque e com certames previstos em 2022 ou até 2026. Apesar dos avanços observados, não se deve subestimar a complexidade do processo de desestatização e privatização, e os obstáculos que continuará a enfrentar nos próximos anos. Nesse sentido, essa não é uma agenda de um único governo ou administração, mas deverá perdurar por ao menos mais uma década, havendo recursos e vontade política de avançar e compreensão da sociedade de sua importância.

**TABELA 30** – Ativos de destaque com desestatização provável em 2022 e até 2026

Setor	Previsto para 2022	Previsto até 2026
Rodovias	3 concessões federais, com extensão total de 3.371,4 km	9 concessões federais, com extensão de 4.526 km
	5 blocos de concessões estaduais, com extensão total de 2.751,3 km	18 blocos de concessões estaduais, com extensão total de 4.745,7 km
Portos	Desestatização da administração federal dos portos do Espírito Santo (CODESA)	Desestatização do Porto de Santos (CODESP) e Bahia (CODEBA)
	Desestatização dos portos de Itajaí/SC (estadual) e São Sebastião/SP (municipal)	Início do processo da concessão dos demais portos públicos (4 Docas Federais, 9 estaduais e 2 municipais)
Ferrovias	Prorrogação de 2 contratos de concessão (FCA e RMS)	3 concessões de trechos da VALEC (FIOL I e II e FICO) e 2 renovações de contrato (RMS e RMO)
	Aprovação pelo governo Federal de mais 65 pedidos de autorizações ferroviárias	Leilão da Ferrogrão e Ferroeste (estadual)
Aeroportos	Leilão de 15 aeroportos federais administrados pela Infraero	- Leilão de Santos Dumont - 3 relitações de aeroportos - 4 alienações de participações da Infraero em aeroportos
		8 PPPs de aeroportos regionais (Amazonas)
Mobilidade Urbana	5 desestatizações de empresa federais de mobilidade	Finalização da desestatização da CBTU
Saneamento	6 concessões e PPPs de empresas estaduais e autarquias microrregionais	10 desestatizações conduzidas pelo BNDES ou municípios de serviços de saneamento
Energia Elétrica	leilão de 2 empresas estaduais de geração	Desestatização da Eletrobras

Fonte: Documento de coletiva de imprensa da 19ª Reunião do Conselho do PPI. Nota: algumas informações não constavam no documento ou no site do Programa.





# REFERÊNCIAS

ABCON; SINDICON. **Panorama da participação privada no saneamento: tempo de avançar.** [S.l.: s.n.], 2021.

ABCON; SINDICON. **Panorama da participação privada no saneamento: o saneamento que queremos.** [S.l.: s.n.], 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE - ABDIB. **Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base.** 2021. Disponível em: <https://www.abdib.org.br/>. Acesso em: 23 dez. 2021

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS - ANTF. **Informações gerais do setor ferroviário de carga brasileiro.** 2021. Disponível em: <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>. Acesso em 23 dez. 2021.

BNDES. **Governo Federal.** 2021. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/>. Acesso em: 23 dez. 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Presidente edita Decreto que estabelece procedimento específico de liquidação da EMGEA.** Disponível em: <https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/noticias/2021/novembro/presidente-edita-decreto-que-estabelece-procedimento-especifico-de-liquidacao-da-emgea>. Acesso em: 18 jan. 2022.

CAIXA. **Caixa.** Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/>. Acesso em: 18 jan. 22.

CAIXA SEGURIDADE. **Caixa Seguridade.** Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/sobre-a-caixa/caixa-seguridade/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

CARVALHO, C. H. R. de et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano.** Brasília: Ipea, 2013. (Nota Técnica, n. 2).

CARVALHO, C. H. R. de. **Aspectos regulatórios e conceituais das políticas tarifárias dos sistemas de transporte público urbano no Brasil.** Brasília: Ipea, 2016.

CASTRO, Matheus; CUNHA, Daniel; BERTUSSI, Geovana; ANDRADE, Michelle. **A efetividade das concessões de aeroportos no Brasil.** INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE THIRD SECTOR, 1. 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI. **Companhias docas federais investiram apenas 10% dos recursos disponíveis em 2019.** 2020. Disponível em: <https://noticias.cni.org.br/>

portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/companhias-docas-federais-investiram-  
-apenas-10-dos-recursos-disponiveis-em-2019/. Acesso em: 23 dez. 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT. **Aspectos gerais da navegação interior no Brasil**. [S.l.]: CNT, 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2021**. Brasília: CNT, 2021.

DATAPREV. **Dataprev**. Disponível em: <https://www.dataprev.gov.br/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

DE MELO REIS, Rogério Márcio; TEIXEIRA, Arilton Carlos Campanharo. Os benefícios das privatização: evidência no setor elétrico brasileiro. **Revista de Contabilidade e Organizações**, v. 1, n. 1, p. 61-73, 2007.

EMTA. **Comparative study of the public transport financing and of the fare policy in different metropolitan areas of Europe**. [S.l.: s.n.], 2010.

FRISCHTAK, C.; MOURÃO, J. O estoque de capital de infraestrutura no Brasil: uma abordagem setorial. **Desafios da Nação**, Brasília, v.1, p. 99, 2018.

FRISCHTAK, C.; MOURÃO, J. Uma estimativa do estoque de capital de infraestrutura no Brasil. **Desafios da Nação**, Brasília, v.1, p. 81, 2018.

FRISCHTAK, C.; RODRIGUES, A.; FARIA, M.; CANINI, RENATA. **Uma análise da nova lei do gás à luz do interesse público**. Publicado pela Confederação Nacional da Indústrias – CNI.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **18º boletim das empresas estatais federais**. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/boletim-das-empresas-estatais-federais>. Acesso em: 5 jan. 2022.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **1º boletim das empresas estatais federais**. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/boletim-das-empresas-estatais-federais>. Acesso em: 5 jan. 2022.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva. Reflexões sobre investimentos em infraestrutura de transporte no Brasil. **Radar**, n. 47, 2016. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/radar/temas/infraestrutura/620-reflexoes-sobre-investimentos-em-infraestrutura-de-transporte-no-brasil>. Acesso em: 09 fev. 2022.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO - OCDE. **Avaliação da OCDE sobre telecomunicações e radiodifusão no Brasil 2020**. [S.l.]: OCDE Publishing, 2020a.

NUCLEP. **Nuclebrás Equipamentos S.A.** Disponível em: <https://www.nuclep.gov.br/pt-br/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

PANORAMA DAS ESTATAIS. **Panorama das estatais.** Disponível em: <http://www.panoramadasestatais.planejamento.gov.br/>. Acesso em: 14 jan. 2022.

PETROBRAS. **Petrobras.** Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

POMPERMAER, Fabiano Mezadre; CAMPOS NETO, Carlos Álvares da Silva; DE PAULA, Jean Marlo Pepino. Hidrovias no Brasil: perspectiva histórica custos e institucionalidade. **Texto para Discussão**, Rio de Janeiro, n. 1931, fev. 2014.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS - PPI. **Programa de Parcerias de Investimentos.** 2021. Disponível em: <https://portal.ppi.gov.br>. Acesso em: 23 dez. 2021.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS - PPI. **19º Reunião do Conselho do PPI.** dez. 2021. (Coletiva de Imprensa).

SERPRO. **Serpro.** Disponível em: <https://www.serpro.gov.br>. Acesso em: 18 jan. 2022.

SILVESTRE, Bruno dos Santos et al. Privatização: bom ou ruim? Lições do setor de distribuição de energia elétrica do nordeste brasileiro. **Revista de Administração de Empresas**, v. 50, p. 94-111, 2010.

TESOURO NACIONAL. **Raio-x das empresas dos estados brasileiros.** 2021. Disponível em: <https://empresas-estados.tesouro.gov.br/>. Acesso em: 23 dez. 2021.

TESOURO NACIONAL. **Boletim das Participações Societárias da União.** dez. 2021. Disponível em: <https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/boletim-das-participacoes-societarias-da-uniao/>. Acesso em 18 jan. 2022.

VALOR ECONÔMICO. **Infraero 'consome' R\$ 13,1 bi em sete anos.** Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/02/17/infraero-consome-r-131-bi-em-sete-anos.ghtml>. Acesso em: 23 dez. 2021.



# ANEXO A – TRANSFERÊNCIAS DE ATIVOS DE INFRAESTRUTURA AO SETOR PRIVADO

**TABELA A1** – Lista de concessões rodoviárias federais ativas, encerradas e leilões

Concessionária	Extensão (Km)	Ano de Encerramento
<b>Contratos em andamento em 2016 e em 2021</b>		
Autopista Fernão Dias	562	2033
Autopista Fluminense	320	2033
Autopista Litoral Sul	406	2033
Autopista Planalto Sul	413	-
Autopista Régis Bittencourt	402	2033
Concebra	1.177	Será relicitada antes do prazo <sup>1</sup> .
ECO050	437	2044
ECO101	476	2038
ECOponete	13	2045
EcoSul	457	Começou em 1998, mas não há prazo.
MS VIA	847	Será relicitada antes do prazo <sup>1</sup> .
Rodovia do Aço	200	2033
Rota do Oeste	851	2044
Transbrasiliana	321	2033
Via 040	937	Será relicitada antes do prazo <sup>1</sup> .
Via Bahia	680	2034
Concer <sup>1</sup>	180	2021
CRT <sup>1</sup>	143	2021
Subtotal (A):	8.822	
<b>Leilões ocorridos entre 2016 e 2021</b>		
ViaSul	473	2049
CCR Via Costeira	220	2050
Ecovias do Cerrado	437	2049
Via Brasil	1.009,5	2032
Ecovias Araguaia	850	2056
Dutra e Rio-Santos	625	2052
Subtotal (B):	3.614,5	
<b>Contratos encerrados entre 2016 e 2021</b>		
Galvão BR-153	624	2017
Concepa	121	2017
Nova Dutra <sup>2</sup>	402	2021
Subtotal (C):	1.470	
<b>Total 2016 (A + C):</b>	<b>9.969</b>	
<b>Total 2021 (A + B):</b>	<b>12.436,5</b>	

Fonte: ANTT. <sup>1</sup> O prazo de término do contrato foi prorrogado até que sejam licitadas as rodovias BR - 116/465/493/RG/MG e BR - 040/RJ/MG, com leilão previsto ainda para o ano que vem. Todos os trechos das rodovias sinalizadas serão incluídos nas novas concessões. <sup>2</sup> O contrato da Nova Dutra não havia expirado até o final de 2021 (isso deverá ocorrer em 2022), mas, na medida em que o novo leilão da rodovia já ocorreu e que, portanto, a nova concessão (Dutra e Rio-Santos) foi inserida na tabela, excluiu-se a Nova Dutra de contratos vigentes para que se evitasse dupla contagem.

**TABELA A2** – Lista de concessões rodoviárias estaduais ativas, encerradas e leilões

UF	Concessionária	Extensão (Km)	Ano de Encerramento
<b>Contratos em andamento em 2016 e em 2021</b>			
BA	Bahia Norte	132	-
	CLN	217	2050
ES	RODOSOL	67,5	2023
MG	AB Nascentes das Gerais	371	2032
MT	APASI	84	2041
	Concessionária da Exploração da Rodovia MT 235 Ltda. – SPS	113	2030
	Intervias	142	2030
	Morro da Mesa Concessionária S.A	112	2046
	Rodovia da Mudança	148	2030
PE	Rota do Atlântico	44	2046
	Rota dos Coqueiros <sup>1</sup>	6,5	2039
RJ	Rota 116	140,4	2026
	Vialagos	57	2036
SP	AB COLINAS	307	2028
	CART	834	2039
	ECOPISTAS	144	2039
	INTERVIAS	376	2027
	Rodoanel Oeste	30	2038
	Rodovias do Tietê	415	2039
	Rota das Bandeiras	297	2039
	SPMAR	117	2046
	SPVIAS	516	2027
	Tamoios	85	2045
	VIARONDON	417	2039
	AB Triangulo Do Sol <sup>2</sup>	442	-
	Renovias	346	2022
	VIAOESTE	169	2022
	AUTOBAN	320	2026
ECOVIAS	177	2025	
TEBE	156	2025	
Rio de Janeiro (municipal)	LAMSA	17,4	2037
	ViaRio	20,7	-
Subtotal (A):		6820,5	-

UF	Concessionária	Extensão (Km)	Ano de Encerramento
<b>Contratos em andamento em 2016 e em 2021</b>			
<b>Leilões ocorridos entre 2016 e 2021<sup>2</sup></b>			
BA	Estrada do Feijão (concessão patrocinada)	546	-
	Ponte Salvador – Itaparica <sup>1 3</sup>	-	-
MG	ECO-135	364	2048
	ViaBrasil-MT100	112	2048
MT	ViaBrasil-MT320	188	2049
	Consórcio Via Norte Sul	138,4	2051
	Via Brasil MT-246	233,2	2051
	Primavera MT-130	140,6	2051
	Parceria Social com a Associação Agrologística do MT <sup>1</sup>	310,9	2031
MS	Way-306	108,4	2031
		220	2050
SP	EIXO-SP	1273	2050
	Entrevias	571	2047
RS	ViaPaulista	721	2047
	RSC-287	205	2050
PI	Trancerrados <sup>1</sup>	270	2051
Subtotal (B):		5401,5	-
<b>Contratos encerrados entre 2016 e 2021</b>			
SP	ViaNorte	237	2018
	Autovias	317	2019
	Centrovias	219	2020
PR <sup>4</sup>	Caminhos do Paraná	406	2021
	Ecocataratas	459	2021
	Econorte	344	2021
	Ecovia	175	2021
	Rodonorte	568	2021
	Viapar	550	2021
Subtotal (C):		3275	-
<b>Total 2016 (A + C):</b>		<b>10095,5</b>	<b>-</b>
<b>Total 2021 (A + B):</b>		<b>12222</b>	<b>-</b>

**Fonte:** Elaboração Própria, com base nos Programas de Parcerias Estaduais. <sup>1</sup> As indicadas correspondem a projetos de PPP ou Parcerias Sociais. <sup>2</sup> O prazo da AB Triângulo do Sol se encerraria em 2021, mas não há previsão de encerramento do contrato até que a nova concessão seja licitada. <sup>3</sup> Projeto Greenfield, não foi considerado para o cálculo da extensão total. <sup>4</sup> A malha pedagiada paranaense será concedida novamente nos próximos anos (já em 2022, segundo os prazos do PPI), mas até esse evento ocorrer a administração voltou à cargo do estado.

**TABELA A3 – Transferências de ativos portuários ao setor privado**

Projetos	Estado	Modelo	Leilão (ou Aditivo Contratual em caso de Prorrogações)
Terminal no Porto de Paranaguá	PR	Prorrogação	nov/16
Terminal no Porto de Salvador	BA	Prorrogação	nov/16
2 terminais no Porto de Santarém	PA	Arrendamento	mar/17
Terminal no Porto do Rio de Janeiro	RJ	Arrendamento	abr/17
Terminal Portuário de Santa Catarina	SC	Prorrogação	jul/17
Terminal Químico no Porto de Itaquí	MA	Prorrogação	ago/17
Terminal de Vila do Conde	PA	Prorrogação	nov/17
Nitport Serviços Portuários S.A.	RJ	Prorrogação	nov/17
Nitshore Serviços Portuários S.A.	RJ	Prorrogação	nov/17
Terminal XXXIX de Santos S.A.	SP	Prorrogação	mar/18
Terminal de no Porto de Itaquí	MA	Arrendamento	jul/18
Terminal no Porto de Santos	SP	Arrendamento	set/18
Terminal no Porto de Itaquí	MA	Prorrogação	dez/18
Granéis Líquidos no Porto de Cabedelo	PB	Arrendamento	mar/19
Terminal no Porto de Vitória	ES	Arrendamento	mar/19
Terminal no Porto Vila do Conde	PA	Arrendamento	abr/19
Terminais no Porto de Belém	PA	Arrendamento	abr/19
2 terminais no Porto de Santos	SP	Arrendamento	ago/19
Terminal no Porto de Paranaguá	PR	Arrendamento	ago/19
2 terminais no Porto de Santos	SP	Arrendamento	ago/20
2 terminais no Porto de Aratu	BA	Arrendamento	dez/20
Terminal no Porto de Maceió	AL	Arrendamento	dez/20
Terminal no Porto de Paranaguá	PR	Arrendamento	dez/20
4 terminais no Porto de Itaquí	MA	Arrendamento	abr/21
1 terminal no Porto de Pelotas	RS	Arrendamento	abr/21
1 terminal no Porto de Santana	AP	Arrendamento	ago/21
1 terminal no Porto de Itaguaí	RJ	Arrendamento	nov/21
1 terminal no Porto de Santos	SP	Arrendamento	nov/21
1 terminal no porto de Mucuripe	CE	Arrendamento	nov/21
Terminal Salineiro de Areia Branca	RN	Arrendamento	nov/21
1 Terminal no Porto de Imbituba	SC	Arrendamento	nov/21

Fonte: PPI.

**TABELA A4 –** Lista de pedidos de autorização ferroviária até 2022

<b>Ferrovía</b>	<b>Empresa</b>
Água Boa (MT) - Lucas do Rio Verde (MT)	VLI, Rumo e RAIL-IN Engenharia Eirelli
Uberlândia (MG) - Chaveslândia (MG)	VLI, Rumo e RAIL-IN Engenharia Eirelli
Estreito (MA) - Balsas (MA)	VLI
Cubatão (SP) - Porto de Santos (SP)	VLI
Cascavel (PR) - Chapecó (SC)	Ferroeste
São Mateus (ES) - Ipatinga (MG)	Petrocity
Terminal Intermodal em Santo André (SP)	Fazenda Campo Grande
Coletina (ES) - Linhares (ES)	Morro do Pilar Minerais S.A
Abaíra (BA) - Brumado (BA)	Brazil Iron Mineração Ltda
Porto Franco (MA) - Balsas (MA)	VLI
Santos (SP) - Guarujá (SP) e Cubatão (SP)	Rumo
Maracaju (MS) - Dourados (MS)	Ferroeste
Guarapuava (PR) - Paranaguá (PR)	Ferroeste
Cascavel (PR) - Foz do Iguaçu (PR)	Ferroeste
Alcântara (MA) - Açailândia (MA)	Grão Pará
Suape (PE) - Curral Novo (PI)	Planalto Piauí Participações
Presidente Kennedy (ES) - Conceição do Mato Dentro (MG) e Sete Lagoas (MG)	Macro Desenvolvimento Ltda.
Barra de São Francisco (ES) - Brasília (DF)	Petrocity
Lençóis Paulistas (SP)	Bracell
Lençóis Paulistas (SP) - Pederneiras (SP)	Bracell
Campos Verdes (GO) - Unai (MG)	Petrocity
Açailândia (MA) - Barcarena (PA)	Minerva
Três Lagoas (MS) - Aparecida do Taboado (MS)	Eldorado Brasil Celulose S.A.
Lucas do Rio Verde (MT) - Sinop (MT)	Zion Real Estate e Garin Infraestrutura, Assessoria e Participações Ltda
Sete Lagoas (MG) - Anápolis (GO)	Macro Desenvolvimento Ltda
São Brás do Suaçuí (MG)	Cedro Participações
Porto de Santos (SP)	Ultracargo Logística S.A
Barcarena (PA) a Santana do Araguaia (PA), com conexão em Rondon do Pará (PA) e Açailândia (MA)	3G Empreendimentos e Logística S.A
Morro do Pilar (MG) - Nova Era (MG)	Morro do Pilar S.A
Caravelas (BA) - Araçuai (MG) , com ramal até Teixeira de Freitas (BA) e Mucuri (BA)	MTC - Multimodal Caravelas

Ferrovia	Empresa
Três Lagoas (MS) - Panorama (SP)	MRS
Unaí (MG) - Pirapora (MG)	MRS
Varginha (MG) - Andrelândia (MG)	MRS
Ouro Preto (MG) - Conceição do Mato Dentro (MG)	MRS
Rio Acima (MG) - Belo Horizonte (MG)	MRS
Santa Vitória (MG) - Uberlândia (MG)	RAIL-IN Engenharia Eirelli
Santa Rita do Trivelato (MT) - Sinop (MT)	Rumo
Figueirópolis (TO) - Barreiras (BA)	Rumo
Nova Mutum (MT) - Campo Novo dos Parecis (MT)	Rumo
Bom Jesus do Araguaia (MT) - Água Boa (MT)	Rumo
Ribeirão do Cascalheira (MT) - Figueirópolis (TO)	Rumo
Boa Vista (RR) - Bonfim (RR)	Enefer Consultoria Projetos Ltda.
Primavera do Leste (MT) - Ribeirão Cascalheira (MT)	Rumo
Corumbá de Goiás (GO) - Anápolis (GO)	Petrocity
São Luís (MA)	TUP Porto São Luís S.A.
Três Lagoas (MS)	Suzano S.A.
São Luís (MA)	Suzano S.A.
Três Lagoas (MS) - Aparecida do Taboado (MS)	Suzano S.A.
Ribas do Rio Pardo (MS) - Inocência (MS)	Suzano S.A.
Novo Paraná (PA) - Mirirituba (PA)	Zion Real Estate LTDA
Moraes Almeida (PA) - Novo Paraná (PA)	Zion Real Estate LTDA
Sinop (MT) - Moraes Almeida (PA)	Zion Real Estate LTDA
Mariana (MG) - Ouro Preto (MG)	Vale
São Francisco do Brejão (MA) - Barcarena (PA)	Vale
Curionópolis (PA) - Canaã dos Carajás (PA)	Vale
Conceição do Mato Dentro (MG) - Itabira (MG)	Vale
Marabá (PA) - Parauapebas (PA)	Vale
Caeté (MG)	Vale
Curionópolis (PA)	Vale
Ouro Branco (MG) - Congonhas (MG)	MMLOG LTDA
Porto Franco (MA) - Balsas (MA)	VLI

Fonte: Governo Federal.

# ANEXO B – DESESTATIZAÇÃO DE EMPRESAS ESTATAIS E OUTROS ATIVOS PÚBLICOS

**TABELA B1** – Subsidiárias excluídas no período 2016-2021

Grupo	Empresa	Ano	Motivo
Banco do Brasil	BB COR Participações S.A - BB COR	2017	Incorporada pela BB Corretora
	BBTUR - Viagens e Turismo Ltda. - BB Turismo	2019	Liquidada
	BESC Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A – BESCVAL	2020	Incorporado pelo BB
BNDES	BNDES Limited	2020	Liquidada
Caixa	Caixa Participações S/A – CAIXAPAR	2021	Extinta
Correios	Correios Participações S/A – Correiospar	2019	Liquidada
	Downstream Participações Ltda. - Downstream	2017	Incorporada pela Petrobras
	Indústria Carboquímica Catarinense S.A - ICC	2017	Liquidada
	Nova Transportadora do Nordeste S.A - NTN	2017	Incorporada pela Petrobras
	Nova Transportadora do Sudeste S.A - NTS	2017	Vendida
	Petrobras Participaciones S.L – PPSL	2017	Extinta
	Companhia Integrada Têxtil de Pernambuco - Citepe	2018	Vendida
	Companhia Petroquímica de Pernambuco - Petroquímica Suape	2018	Vendida
	Petrobras Distribuidora S.A -BR	2019	Vendida
	Petrobras Logística de Gás S.A - Logigás	2019	Incorporada pela Petrobras
	Stratura Asfaltos S.A	2019	Vendida
	Transportadora Associada de Gás S.A - TAG	2019	Vendida
	Distribuidora de Gás de Montevideo S/A - DGM	2019	Transferida
	Conecta - Conecta S.A	2019	Transferida
	Petrobras Negócios Eletrônicos S.A - e-Petro	2020	Incorporada pela Petrobras
	Liquigás Distribuidora de Gás S/A – Liquigás	2021	Vendida
	Companhia de Desenvolvimento e Modernização de Plantas Industriais – CDMPI	2021	Incorporada pela Petrobras
	Breitener Energética S/A – BREITENER	2021	Vendida
	Breitener Jaraqui S/A - BREITENER JARAQUI	2021	Vendida
	Breitener Tambaqui S/A - BREITENER TAMBAQUI	2021	Vendida
REFINARIA DE MATARIPE S.A <sup>1</sup>	2021	Vendida	

Grupo	Empresa	Ano	Motivo
	Amazonas Geração e Transmissão de Energia S/A – AmGT	2021	Incorporada
	FRONTEIRA OESTE TRANSMISSORA DE ENERGIA S/A	2021	Incorporada
	PARAÍSO TRANSMISSORA DE ENERGIA	2021	Alienada
	EÓLICA MANGUE SECO 2	2021	Alienada
	ACAUÃ ENERGIA	2021	Incorporada
	ANGICAL 2 ENERGIA	2021	Incorporada
	ARAPAPÁ ENERGIA	2021	Incorporada
	ARARA AZUL	2021	Incorporada
	BENTEVI	2021	Incorporada
	CAITITÚ 2 ENERGIA	2021	Incorporada
	CAITITÚ 3 ENERGIA	2021	Incorporada
	CARCARÁ ENERGIA	2021	Incorporada
	COMPLEXO EÓLICO DO PINDAÍ	2021	Incorporada
	COMPLEXO EÓLICO DO PINDAÍ II	2021	Incorporada
	COMPLEXO EÓLICO DO PINDAÍ III	2021	Incorporada
	COQUEIRINHO 2 ENERGIA	2021	Incorporada
	CORRUIPIÃO 3 ENERGIA	2021	Incorporada
	OURO VERDE I	2021	Incorporada
	OURO VERDE II	2021	Incorporada
	OURO VERDE III	2021	Incorporada
Eletrobras	PAPAGIAO ENERGIA	2021	Incorporada
	TAMANDUÁ MIRIM ENERGIA	2021	Incorporada
	TEIÚ 2 ENERGIA	2021	Incorporada
	Transmissora Sul Brasileira de Energia S.A - TSBE	2021	Incorporada
	VENTOS DE SANTA ROSA	2021	Incorporada
	VENTOS DE UIRAPURU	2021	Incorporada
	Eletrosul Centrais Elétricas S.A - ELETROSUL	2020	Incorporada pela CGTEE
	HERMENEGILDO I	2020	Alienada
	HERMENEGILDO II	2020	Alienada
	HERMENEGILDO III	2020	Alienada
	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	2020	Alienada
	GERIBATU I	2020	Alienada
	GERIBATU II	2020	Alienada
	GERIBATU III	2020	Alienada
	GERIBATU IV	2020	Alienada
	GERIBATU V	2020	Alienada
	GERIBATU VI	2020	Alienada
	GERIBATU VII	2020	Alienada
	GERIBATU VIII	2020	Alienada
	GERIBATU IX	2020	Alienada
	GERIBATU X	2020	Alienada

Grupo	Empresa	Ano	Motivo
	GERIBATU XI	2020	Alienada
	CHUÍ I	2020	Alienada
	CHUÍ II	2020	Alienada
	CHUÍ IV	2020	Alienada
	CHUÍ V	2020	Alienada
	CHUÍ VI	2020	Alienada
	CHUÍ VII	2020	Alienada
	CHUÍ IX	2020	Alienada
	Extremoz Transmissora de Energia S.A - ETN	2019	Incorporada pela CHESF
Eletrobras	Amapari Energia S.A - AMAPARI ENERGIA	2019	Reclassificada
	Centro de Pesquisas de Energia Elétrica - Cepel	2018	Incorporada pelo Eletrobras
	Companhia Energética do Piauí - Cepisa	2018	Vendida
	Centrais Elétricas de Rondônia S.A - Ceron	2018	Vendida
	Boa Vista Energia S.A - BV Energia	2018	Vendida
	Companhia de Eletricidade do Acre - Eletroacre	2018	Vendida
	Uirapuru Transmissora de Energia S.A - UIRAPURU	2018	Vendida
	Amazonas Distribuidora de Energia S.A - AmE	2018	Vendida
	Companhia Energética de Alagoas - CEAL	2018	Vendida
	Celg-D	2017	Vendida

**Fonte:** Panorama das Estatais e Boletim das Estatais. <sup>1</sup> A refinaria foi incluída na lista de estatais em 2021, antes de ser retirada no mesmo ano. Por conta disso ela não está sendo considerada na quantidade de remoções.

**TABELA B2 – Empresas Estatais sob controle direto da União em 2021**

Setor	Empresa	Prevista no PPI?	Dependente do Tesouro?
Abastecimento Alimentar	Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S/A - CEASAMINAS	Sim	
	Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo – CEAGESP	Sim	
	Companhia Nacional de Abastecimento - CONAB		Sim
Financeiro	Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S/A - ABGF	Sim	
	Banco da Amazônia S/A - BANCO DA AMAZÔNIA		
	Banco do Brasil S/A - BB <b>(mais 25 subsidiárias)</b>		
	Banco do Nordeste do Brasil S/A – BNB		
	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES <b>(mais 2 subsidiárias)</b>		
Financeiro	Caixa Econômica Federal - CAIXA <b>(mais 11 subsidiárias)</b>		
	Empresa Gestora de Ativos – EMGEA	Sim	
Indústria	Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP		
	Casa da Moeda do Brasil - CMB		
	Empresa Brasileira de Hemoderivados - HEMOBRÁS		
	Indústria de Material Bélico do Brasil - IMBEL		Sim
	Indústrias Nucleares do Brasil S/A – INB		Sim
	Nuclebrás Equipamentos Pesados S/A - NUCLEP	Sim	Sim
Infraestrutura e Transportes	Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS <b>(mais 47 subsidiárias)</b>		
	Veículo de Desestatização de Minas Gerais S/A - VDMG*	Sim	
	Centrais Elétricas Brasileiras S/A - ELETROBRAS <b>(mais 22 subsidiárias)</b>	Sim	
	Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU	Sim	Sim
	Companhia das Docas do Estado Da Bahia - CODEBA	Sim	
	Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba - CODEVASF		Sim
	Companhia Docas do Ceará - CDC		
	Companhia de Docas do Espírito Santo - CODESA	Sim	
	Santos Port Authority - SPA (antiga CODESP)	Sim	
	Companhia Docas do Pará - CDP		
	Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ		
	Companhia Docas do Rio Grande Do Norte - CODERN		
	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO		
	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A - TRENSURB	Sim	Sim
	Nav Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A - NAV*		
	VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A		Sim
	Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional S/A - ENBPar*		
Telecomunicações Brasileiras S/A - TELEBRAS	Sim	Sim	

Setor	Empresa	Prevista no PPI?	Dependente do Tesouro?
Pesquisa e Gestão de Projeto e Contratos	Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S/A - AMAZUL		Sim
	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais - CPRM		Sim
	Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural - PPSA		
	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA		Sim
	Empresa de Pesquisa Energética – EPE		Sim
	Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL		Sim
	Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON		Sim
Saúde	Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares - EBSERH		Sim
	Hospital de Clínicas de Porto Alegre - HCPA		Sim
	Hospital Nossa Senhora da Conceição S/A - CONCEIÇÃO		Sim
Tecnologia da Informação e Comunicação	Empresa Brasil de Comunicação – EBC	Sim	Sim
	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT	Sim	
	Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social - DATAPREV	Sim	
	Serviço Federal de Processamento de Dados - SERPRO	Sim	

**Fonte:** Panorama das Estatais, visita 14 de janeiro de 2022. \* Empresas criadas em 2021. Nota: O Veículo De Desestatização De Minas Gerais S/A (VDMG) foi criado para auxiliar no processo de desestatização da CBTU de Belo Horizonte e será alienada em conjunto junto com a empresa.

**TABELA B3** – Lista de empresas subsidiárias em 2021

Grupo	Subsidiária
Banco do Brasil	Ativos S/A Gestão De Cobrança E Recuperação De Crédito - ATIVOS GESTÃO
	Ativos S/A Securitizadora De Créditos Financeiros - ATIVOS S.A.
	Banco Do Brasil Ag Viena - BB AG
	BANCO DO BRASIL AMERICAS
	BANCO DO BRASIL SECURITIES LLC
	Banco Patagônia S/A - BANCO PATAGÔNIA
	BANCO PATAGÔNIA URUGUAY S.A.I.F.E
	BB Administradora De Cartões De Crédito S/A - BB CARTÕES
	BB Administradora De Consórcios S/A - Bb Consórcios - BB CONSÓRCIOS
	BB ASSET MANAGEMENT IRELAND
	BB Banco De Investimento S/A - BB INVESTIMENTOS
	BB Corretora De Seguros E Administradora De Bens S/A - BB CORRETORA
	BB Distribuidora De Títulos E Valores Mobiliários S/A - BB DTVM
	BB Elo Cartões Participações S/A - BB ELO CARTÕES
	BB Leasing S/A Arrendamento Mercantil - BB LEASING
	BB SECURITIES ASIA PTE LTD.
	BB SECURITIES LTD.
	BB Seguridade Participações S/A - BB SEGURIDADE
	BB Seguros Participações S/A - BB SEGUROS
	BB Tecnologia E Serviços S/A - BBTS
BB USA HOLDING COMPANY INC	
BRASILIAN CAYMAN ISLANDS HOLDING	
GPAT COMPAÑIA FINANCIERA S/A	
PATAGONIA INVERSORA S/A	
PATAGONIA VALORES S/A	
BNDES	Agência Especial De Financiamento Industrial - FINAME
	BNDES Participações S/A - BNDESPAR
Caixa	Caixa Cartões Holding S/A - CAIXA CARTÕES (incluída em 2018)
	CAIXA CORRETAGEM (incluída em 2020)
	CAIXA DTVM (incluída em 2020)
	Caixa Holding Securitária S/A - CAIXA HOLDING
	Caixa Loterias S/A - CAIXA LOTERIAS
	Caixa Seguridade E Participações S/A - CAIXA SEGURIDADE
	XC ADQUIRÊNCIA (incluída em 2020)
	XC CONTAS DE PAGAMENTO (incluída em 2020)
	XC FIDELIDADE (incluída em 2020)
	XC PAT (incluída em 2020)
XC PRÉ-PAGOS (incluída em 2020)	

Grupo	Subsidiária
Petrobras	5283 PARTICIPAÇÕES S/A
	Araucária Nitrogenados S/A - ANSA
	Baixada Santista Energia S/A - BSE
	Bear Insurance Company Limited - BEAR
	Braspetro Oil Service Company - BRASOIL
	DRILL SHIP INTERNATIONAL B.V.
	Frade Inversiones (Petrobras Frade Inversiones S.A. - PFISA)
	Gás Brasileiro Distribuidora S/A - GBD
	MISUROL S/A
	P&M Drilling International B.V. - PMDI
	PARANÁ XISTO S.A.
	Petrobras America Incorporation - PAI
	Petrobras Biocombustível S/A - PBIO
	Petrobras Bolivia Distribuidora - PEBD
	Petrobras Bolivia S.A – PEB
	PETROBRAS COLÔMBIA COMBUSTIBLE S.A.
	Petrobras Comercializadora De Energia S/A - PBEN
	Petrobras Europe Limited - PEL
	Petrobras Gás S/A - GASPETRO
	Petrobras Global Finance B.V. - PGF
	Petrobras Global Trading B.V. - PGT B.V.
	Petrobras International Braspetro B.V - PIB BV
	Petrobras International Braspetro Sucursal Colômbia - PIB COL
	Petrobras Logística De Exploração E Produção S/A - PB-LOG
	Petrobras México, S. De R.L. De C.V - PB-MEX
	Petrobras Netherlands B.V. S/A - PNBV
	Petrobras Operaciones S/A - POSA
	Petrobras Singapore Private Limited - PSPL
	Petrobras Transporte S/A - TRANSPETRO
	Petrobras Uruguay Distribución S/A - PUDSA
	PETROBRAS VALORES INTER ESPAÑA
	Petrobras Venezuela Investments And Services B.V. – PVIS
	Petrobras Well Response B.V. - PWR
	Petroleum Middle East B.V. - PEMID
	PIB BV SUCURSAL ANGOLA
	PTB URUGUAY
	PTB Uruguay Inversión – PUSAI
	PVIE SUCURSAL COLÔMBIA
	REFINARIA CANOAS (incluída em 2021)
	REFINARIA DE MANAUS S.A

Grupo	Subsidiária
Petrobras	REFINARIA DE MUCURIPE S.A. (incluída em 2021)
	Termobahia S/A – TERMOBAHIA
	TERMOMACAÉ COMERCIALIZADORA DE ENERGIA S/A
	TERMOMACAÉ S/A
	TRANSPETRO BEL 09 S.A. (incluída em 2019)
	Transpetro International B.V. – TIBV
	Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S/A – TBG
Eletrobras	BRASIL VENTOS ENERGIA S/A - BRASIL VENTOS
	CENTRAIS ELÉTRICAS DO NORTE DO BRASIL S/A - ELETRONORTE
	COMPANHIA DE GERAÇÃO E TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA DO SUL DO BRASIL
	COMPANHIA HIDROELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO - CHESF
	ELETROBRAS PARTICIPAÇÕES S/A – ELETROPAR
	ELETROBRAS TERMONUCLEAR S/A - ELETRONUCLEAR
	ENERGIA DOS VENTOS IX S/A - EDV IX
	ENERGIA DOS VENTOS V S/A - EDV V
	ENERGIA DOS VENTOS VI S/A - EDV VI
	ENERGIA DOS VENTOS VII S/A - EDV VII
	ENERGIA DOS VENTOS VIII S/A - EDV VIII
	EÓLICA CERRO CHATO IV S/A
	EÓLICA CERRO CHATO V S/A
	EÓLICA CERRO CHATO VI S/A
	EÓLICA CERRO DOS TRINDADES S/A
	EÓLICA IRABUITÃ S/A
	FURNAS CENTRAIS ELÉTRICAS S/A – FURNAS
GERADORA EÓLICA VENTOS DE ANGELIM S/A - VENTOS DE ANGELIM	
ITAGUAÇU DA BAHIA ENERGIAS RENOVÁVEIS S/A - IBER	
Eletrobras	LIVRAMENTO HOLDING S/A
	TRANSENERGIA GOIÁS S/A – TGO
	TRANSMISSORA SUL LITORÂNEA DE ENERGIA S/A - TSLE

Fonte: Panorama das Estatais (14/01/2022). Foi incluído o ano apenas para subsidiárias criadas no intervalo de 2016 – 2021.

**TABELA B4 – Transferências de outros ativos ao setor privado até 2021**

Projeto	Estado	Ano	Modelo	Setor
4ª Rodada de Acumulações Marginais	BA, ES, RN	2017	Concessão Comum	Óleo e Gás
14ª Rodada de Licitações de Blocos no Regime de Concessão	AL, BA, ES, MA, PR, PI, RJ, RN, RS, SP, SE	2017	Concessão Comum	Óleo e Gás
2ª Rodada de Licitações Sob o Regime de Partilha de Produção no Pré-Sal	RJ, SP	2018	Regime de Partilha	Óleo e Gás
3ª Rodada de Licitações Sob o Regime de Partilha de Produção no Pré-Sal	RJ, SP	2018	Regime de Partilha	Óleo e Gás
4ª Rodada de Licitações Sob o Regime de Partilha de Produção no Pré-Sal	RJ, SP	2018	Regime de Partilha	Óleo e Gás
5ª Rodada de Licitações Sob o Regime de Partilha de Produção no Pré-Sal	RJ, SP	2018	Regime de Partilha	Óleo e Gás
15ª Rodada de Licitações de Blocos no Regime de Concessão	AL, AM, BA, CE, ES, PB, PR, RJ, RN, SP, SE	2018	Concessão Comum	Óleo e Gás
DIREITOS MINERÁRIOS DA CPRM - TO - Zinco, Cobre e Chumbo de Palmeirópolis	TO	2019	Concessão de direito exploratório	Mineração
6ª Rodada de Licitações Sob o Regime de Partilha de Produção no Pré-Sal	RJ, SP	2019	Regime de Partilha	Óleo e Gás
16ª Rodada de Licitações de Blocos no Regime de Concessão	BA, PE, RJ, SP, SE	2019	Concessão Comum	Óleo e Gás
1º Ciclo da Oferta Permanente - Áreas de Acumulações Marginais	AL, BA, ES, RN, SE	2019	Concessão Comum	Óleo e Gás
Rodada de licitações sob o regime de partilha de produção para os volumes excedentes aos contratados sob regime de cessão onerosa	SP	2019	Regime de Partilha	Óleo e Gás
Mineração - Projetos minerários em áreas para pesquisa ou lavra de recursos minerais colocadas em disponibilidade pela Agência Nacional de Mineração no exercício de 2020 - 2ª Rodada	AC, AL, AM, BA, CE, DF, ES, GO, MT, MS, MG, PA, PB, PR, PE, PI, RJ, RN, RS, SC, SP, SE, TO	2020	Concessão de direito exploratório	Mineração
2º Ciclo da Oferta Permanente ANP - Ciclo 2020	AM, BA, CE, ES, PB, PR, PE, RJ, RN, RS, SE, SE	2020	Concessão Comum	Óleo e Gás
Concessão do Parque Nacional de Aparados da Serra e Serra Geral	RS, SC	2020	Concessão Comum	Parque Nacional
Concessão da Floresta Nacional de São Francisco de Paula	RS	2021	Concessão	Florestas
Concessão da Floresta Nacional de Canela	RS	2021	Concessão	Florestas
5G - Leilão do espectro de radiofrequências para redes de telecomunicações de quinta geração	Estatal	2021	Concessão	Outros
DIREITOS MINERÁRIOS DA CPRM - PE - Fosfato de Miriri	PB, PE	2021	Concessão de direito exploratório	Mineração

Projeto	Estado	Ano	Modelo	Setor
3ª RODADA - Projetos minerários em áreas para pesquisa ou lavra de recursos minerais colocadas em disponibilidade pela Agência Nacional de Mineração no exercício de 2021	AC, AL, AM, BA, CE, DF, ES, GO, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RS, SC, SE, SP, TO	2021	Concessão de direito exploratório	Mineração
2ª Rodada de Licitações sob o regime de Partilha de Produção para os volumes excedentes aos contratados no regime de Cessão Onerosa nas áreas de Sépia e Atapu	SP	2021	Regime de Partilha	Óleo e Gás
17ª Rodada de Licitações de Blocos no Regime de Concessão	RJ,RN,RS,SP	2021	Concessão Comum	Óleo e Gás

Fonte: site do PPI. Nota: Foram desconsiderados projetos de empreendimento estratégico.

**TABELA B5 –** Projetos de desestatização de outros ativos a partir de 2023

Setor	Projeto (UF)	Modelo
Florestas	Floresta Nacional de Brasília (DF)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Balata – Tufari (AM)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Jatuarana (AM)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Pau Rosa (AM)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Chapecó(SC)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Irati (PR)	Concessão Comum
	Floresta Nacional de Três Barras (SC)	Concessão Comum
Museu	Museu Marítimo do Brasil (RJ)	Estudos
Parque Nacional	Concessão do Parque Nacional da Serra da Bocaina (RJ)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional da Serra da Bodoquena (MS)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional da Serra da Capivara (PI)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional da Serra dos Órgãos (RJ)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional de Anavilhanas (AM)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional de Ubajara (CE)	Concessão Comum
	Concessão do Parque Nacional do Jaú (AM)	Concessão Comum
Saúde	Hospital Fêmeina - Grupo Hospitalar Conceição (RS)	PPP
Aviação	Venda de participações acionárias da Infraero (MG, RJ, SP)	Desestatização
Mineração	Direitos minerários da CPRM - Calcário de Aveiro (PA)	Concessão
	Direitos minerários da CPRM - Diamante de Santo Inácio (BA)	Concessão
	Direitos minerários da CPRM - Gipsita do Rio Cupari (PA)	Concessão
	Direitos minerários da CPRM - Cobre de Bom de Jardim de Goiás (GO)	Concessão de direito exploratório
	Direitos minerários da CPRM - Caulim do Rio Capim (PA)	Concessão de direito exploratório
	Direitos minerários da CPRM - Carvão de Candiota (RS)	Concessão de direito exploratório
	4ª Rodada - Projetos minerários em áreas para pesquisa ou lavra de recursos minerais colocadas em disponibilidade pela Agência Nacional de Mineração no exercício de 2021 (AC, AL, AM, AP, BA, CE, DF, ES, GO, MA, MG, MS, MT, PA, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RO, RS, SC, SE, SP, TO).	Concessão de direito exploratório
Mineração - Política de apoio ao licenciamento ambiental de projetos de investimentos para a produção de minerais estratégicos – “Pró-Minerais Estratégicos”	Política Pública	
Óleo e Gás	Projeto Poço Transparente em reservatório de baixa permeabilidade de petróleo e gás natural	Licenciamento Ambiental
	Áreas em Oferta Permanente para exploração e produção promovida pela ANP - Ciclo 2021 (AM, BA, CE, ES, MT, PB, PR, PE, RJ, RN, RS, SP, SE)	Concessão Comum
Outros	Apostas de Quota Fixa - AQF (DF)	Concessão
	Loteria Instantânea - LOTEX	Concessão
	Pilotos do Revive Brasil (CE, MG, PB, PE, SP)	Concessão
	Radiocomunicação Digital Crítica de Segurança Pública e Defesa	PPP
	Gestão de Rede de Comunicações - Comando da Aeronáutica - COMAER (AC, AL, AP, AM, BA, CE, ES, GO, MA, MT, MS, MG, PA, PB, PR, PE, PI, RJ, RN, RS, RO, RR, SC, SP, SE, TO)	PPP

Fonte: PPI. Nota: algumas informações não constavam no site do Programa.

**CNI**

*Robson Braga de Andrade*  
Presidente

**DIRETORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS - DRI**

*Monica Messenberg Guimaraes*  
Diretor de Relações Institucionais

**Gerência Executiva de Infraestrutura - GEINFRA**

*Wagner Ferreira Cardoso*  
Gerente-Executivo de Infraestrutura

*Mariana Lodder*  
*Matheus Braga de Castro*  
*Ramon Goulart Cunha*  
*Rennaly Sousa*  
*Roberto Wagner*  
Equipe Técnica

**DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO - DIRCOM**

*Ana Maria Curado Matta*  
Diretora de Comunicação

**Gerência de Publicidade e Propaganda**

*Armando Uema*  
Gerente de Publicidade e Propaganda

*André Dias de Oliveira*  
Produção Editorial

**DIRETORIA DE SERVIÇOS CORPORATIVOS – DSC**

*Fernando Augusto Trivellato*  
Diretor de Serviços Corporativos

**Superintendência de Administração - SUPAD**

*Maurício Vasconcelos de Carvalho*  
Superintendente Administrativo

*Alberto Nemoto Yamaguti*  
Normalização

---

*Cláudio R. Frischtak*  
*Giovanna Mussili*  
*Leonardo Bueno*  
*Luiza Bellon*  
*Sofia da Costa Carneiro*  
Consultores

*Editorar Multimídia*  
Projeto Gráfico e Diagramação



[www.cni.com.br](http://www.cni.com.br)

[/cnibrasil](https://www.facebook.com/cnibrasil)

[@CNI\\_br](https://twitter.com/CNI_br)

[/cnibr](https://www.instagram.com/cnibr)

[/cniweb](https://www.youtube.com/c/cniweb)

[/company/cni-brasil](https://www.linkedin.com/company/cni-brasil)



Confederação Nacional da Indústria  
**PELO FUTURO DA INDÚSTRIA**