

INFRAESTRUTURA



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

PRIVATIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA: O QUE FALTA FAZER?

- *Melhorar a infraestrutura é essencial para a competitividade da indústria brasileira.*
- *O baixo investimento em infraestrutura deve-se à baixa capacidade de execução do Estado e da falta de recursos, diante da atual restrição fiscal.*
- *O caminho para o crescimento do investimento passa por uma maior participação do setor privado.*
- *Para tanto, é necessário promover melhorias institucionais que reduzam o risco regulatório e garantam segurança jurídica aos contratos.*

O Brasil investe pouco em infraestrutura. Os recursos aplicados representam, em média, 2% do PIB por ano, mas deveriam alcançar ao menos 4,15% para a superação dos gargalos existentes. A modernização do setor demanda um esforço de cerca de duas décadas. São necessários mais investimentos, mobilização de recursos públicos e, principalmente, privados. Esses investimentos devem vir acompanhados de uma melhor capacidade de execução de projetos.

O histórico de baixo impacto do investimento em infraestrutura está diretamente associado à limitada capacidade de execução do Estado – no sentido de planejar, elaborar e escolher os projetos com maior relação benefício-custo, contratar sua execução, fiscalizar e assegurar sua integridade.

É essencial para o País se contrapor às deficiências do Estado, mediante uma maior participação do setor privado. A disponibilização do financiamento público deve ocorrer de forma seletiva e destinada a projetos com potencial de maiores ganhos de bem-estar, como nos setores de saneamento e mobilidade.

Um quadro legal, que proporcione segurança jurídica, e um ambiente de negócios que gere confiança na estabilidade das regras do jogo, são essenciais. Para garantir a atração de agentes privados, além de um retorno que cubra o custo de capital do investidor, é necessário mitigar riscos legais, contratuais, regulatórios e relativos ao ambiente de negócios.

O risco regulatório no País pode ser reduzido, assegurando-se às agências reguladoras autonomia decisória e financeira, visando reduzir a interferência política. As agências são organismos do Estado, razão pela qual se torna essencial haver regras transparentes e condutas previsíveis por parte das instituições.

O movimento de maior participação privada pode ocorrer de diversas maneiras: venda de empresas, transferência de ativos, concessões plenas e parcerias público-privadas, de acordo com as especificidades e as “condições de contorno” de cada setor de infraestrutura.

ÍNDICE DE SATISFAÇÃO GERAL DOS AEROPORTOS BRASILEIROS (ESCALA DE 1 A 5)

AEROPORTOS PRIVATIZADOS	1º T 2013	2º T 2017	Δ (%)
GUARULHOS	3,7	4,41	19,2
VIRACOPOS	3,8	4,90	28,9
BRASÍLIA	3,6	4,58	27,2
GALEÃO	3,5	4,34	24,0
CONFINS	3,5	4,47	27,8
MÉDIA DOS CINCO	3,62	4,54	25,4
MÉDIA GERAL *	3,86	4,39	13,8

*Quinze aeroportos responsáveis por 80% do total de movimentação de passageiros em aeroportos do país.
Fonte: Elaboração própria, com base em dados da ANAC.



Principais recomendações

1 Garantir a autonomia decisória e financeira das agências reguladoras com a aprovação do Projeto de Lei das Agências que está tramitando na Câmara.

2 Adaptar as empresas públicas que não forem privatizadas às determinações da Lei das Estatais até 30 de junho de 2018.

3 Conduzir o processo de desestatização com sentido de urgência e com liderança, considerando as melhores informações técnicas sobre os setores e as empresas privatizados e concedidos.

4 Conferir mandato ao BNDES para dar celeridade ao processo de privatização e concessão.

5 Privatizar as Companhias Docas e agilizar as licitações de novas áreas nos portos organizados.

6 Leiloar os aeroportos da Infraero em blocos que aglutinem em empreendimentos lucrativos e operações regionais, tipicamente deficitárias, e **redefinir o papel da Infraero ao final do processo.**

7 Dar continuidade e maior celeridade ao programa de concessões rodoviárias do Governo Federal, transferindo para operadores privados trechos que demandem apenas serviços de recuperação e manutenção de rodovias.

8 Associar novos investimentos em ferrovias à renovação antecipada das concessões, com garantia de efetivo direito de passagem e compartilhamento da malha, **e liquidar a Valec.**

9 Melhorar a governança e a gestão dos sistemas de mobilidade urbana, promovendo maiores investimentos. **Liquidar a CBTU e a Trensurb.**

10 Aprovar o Projeto de Lei 9.463/2018, que trata da privatização da Eletrobras. Em um primeiro momento, dar prioridade a desestatização das distribuidoras, e suas participações em empresas de propósito específico.

11 Ampliar o processo de privatização das companhias estaduais de saneamento, com coordenação pelo BNDES e interlocução com os governadores eleitos. Criar diretrizes regulatórias de uma agência nacional e condicionar o acesso a recursos da União à adequação pelos municípios e estados ao novo modelo de regulação.

12 Concluir o processo de privatização dos serviços de telecomunicações com a desestatização da Telebras.



Acesse a versão completa do documento por meio do QR code ao lado ou em: <http://www.cni.com.br/eleicoes2018/downloads/> Este resumo é parte da série *Propostas da Indústria para as Eleições 2018*, composta por 43 documentos. A série, baseada no *Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022*, é uma contribuição da CNI para o novo governo e apresenta análises e propostas das prioridades para aumentar a competitividade do Brasil. Qualquer parte desta publicação poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte. Brasília-DF, julho de 2018.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA