



Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA



# AGENDA DA INFRAESTRUTURA 2021

Conselho Temático de Infraestrutura  
Janeiro | 2021

## LISTA DE PROPOSTAS

1	ENFRENTAR O PROBLEMA DE OBRAS PARADAS .....	6
2	REDUZIR OS CUSTOS E AUMENTAR A COMPETITIVIDADE DO SETOR ELÉTRICO .....	7
3	DESESTATIZAR O GRUPO ELETROBRAS.....	8
4	REDUZIR OS ENCARGOS SETORIAIS DO SETOR ELÉTRICO .....	9
5	CONSIDERAR CUSTOS TOTAIS NOS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA .....	10
6	FORTALECER E DIVERSIFICAR A GERAÇÃO TERMELÉTRICA NA BASE DO SISTEMA ELÉTRICO NACIONAL .....	11
7	PERMITIR A PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA NA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DE USINAS NUCLEARES .....	12
8	MODERNIZAR O SETOR DE GÁS NATURAL ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DA COMPETITIVIDADE E INVESTIMENTOS NO MERCADO .....	13
9	POSSIBILIDADE DE OUTORGA DE CONCESSÃO PARA OS LEILÕES NA ÁREA DO PRÉ-SAL.....	15
10	PROMOVER A CONCORRÊNCIA NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS .....	16
11	AUMENTAR A ATIVIDADE EXPLORATÓRIA DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL EM BACIAS TERRESTRES .....	17
12	PRIVATIZAR AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS PÚBLICAS.....	18
13	CONCLUIR O PROCESSO DE DEFINIÇÃO DAS POLIGONAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS .....	19
14	TORNAR A PLANILHA DE FRETE RODOVIÁRIO REFERENCIAL .....	20

<b>15</b>	<b>MODERNIZAR O TRANSPORTE DE CABOTAGEM</b> .....	<b>21</b>
<b>16</b>	<b>DAR PRIORIDADE AOS TRECHOS DE RODOVIAS COM MAIS ACIDENTES NOS PLANOS DE INVESTIMENTO DO GOVERNO</b> .....	<b>22</b>
<b>17</b>	<b>ADEQUAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA AO TRANSPORTE DE CARGAS SUPERPESADAS</b> .....	<b>23</b>
<b>18</b>	<b>POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA A EXPLORAÇÃO DE TRECHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO</b> .....	<b>24</b>
<b>19</b>	<b>ABRIR AS RESERVAS DE MERCADO NOS TRÁFEGOS MARÍTIMOS BRASIL-ARGENTINA E BRASIL-URUGUAI</b> .....	<b>25</b>
<b>20</b>	<b>ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS NO PAÍS</b> .....	<b>26</b>
<b>21</b>	<b>ESTABELECE UM PREÇO MÁXIMO PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM</b> ..	<b>27</b>
<b>22</b>	<b>REGULAMENTAR A MIGRAÇÃO DE CONCESSÃO PARA AUTORIZAÇÃO DA TELEFONIA FIXA</b> .....	<b>28</b>
<b>23</b>	<b>REGULAMENTAÇÃO DA LEI 14.026/2020 – NOVO MARCO DO SANEAMENTO BÁSICO</b> .....	<b>29</b>

## SITUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

Após a aprovação da reforma da previdência e o início das discussões das reformas tributária e administrativa, o setor de infraestrutura ganha importante destaque no processo de modernização do Estado brasileiro.

Em uma realidade de intensa restrição fiscal, é essencial para o País se contrapor às falhas de Estado com uma maior participação da iniciativa privada, tanto nos investimentos, como na gestão da infraestrutura. Nesse contexto, o processo de privatização se impõe como um instrumento decisivo, com a transferência de empresas e ativos para o setor privado para serem operados sob uma nova governança.

Nos últimos anos, foram realizadas importantes concessões ao setor privado. Merecem destaque as áreas para a exploração e produção de petróleo, a ferrovia Norte-sul, terminais portuários, lotes de linhas de transmissão, usinas geradoras e 22 aeroportos.

As recentes outorgas no setor do petróleo e gás são um exemplo de sucesso. Do ponto de vista da melhoria da gestão e abertura de mercado, a venda da BR distribuidora e de 90% das ações da Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG), subsidiária da Petrobras, mostram uma tendência necessária para o aumento da participação privada no setor.

Do lado da desestatização, o Brasil ainda possui 134 Empresas Estatais Federais e 50% delas atuam na área de infraestrutura. Dentre as ações de desestatização previstas, a principal é o Grupo Eletrobrás. A empresa precisa realizar os investimentos necessários sem as amarras do controle público e com a agilidade do setor privado.

Na área dos transportes, também existem importantes ações. Além das privatizações de ferrovias e rodovias já realizadas, ainda é necessário transferir ao setor privado as 7 Companhias Docas (empresas públicas responsáveis pela administração portuária). Este processo será iniciado com a privatização da Cia. Docas do Espírito Santo.

No caso do saneamento básico, o Banco Nacional de Desenvolvimento conta com projetos estruturados para os estados do Acre, Amapá, Alagoas e Rio de Janeiro. agentes públicos e privados para alavancar os investimentos nos serviços de água e esgoto. No setor de gás natural, além do esforço de privatizar, é preciso quebrar monopólios para permitir condições isonômicas de acesso e competitividade aos sistemas de transporte e de distribuição do produto.

A continuidade e aprofundamento dos processos de concessão e de privatização adotados até o momento são questões chave para intensificar o processo de recuperação e auxiliar na pavimentação de um novo ciclo de crescimento com base na expansão do investimento.

A ampliação e modernização dos investimentos em infraestrutura no Brasil possui um longo caminho pela frente. A solução dos atuais gargalos passa obrigatoriamente pela expansão da participação privada nos investimentos e na gestão da infraestrutura.

# 1 ENFRENTAR O PROBLEMA DE OBRAS PARADAS

O Brasil investe pouco em infraestrutura e parte do que investe acaba preso em obras paralisadas, que consomem recursos e não geram benefícios. As paralisações não são consequência da complexidade dos projetos, mas sim de falhas básicas na forma como o setor público executa seus projetos de infraestrutura.

O último levantamento das obras paradas financiadas com recursos da União foi feito pelo TCU em maio de 2019. Segundo o relatório publicado, foram avaliados mais de 40 mil contratos, onde ao menos 14.403 se encontravam com o “status” de paralisados. O valor dos contratos totalizou a soma de aproximadamente R\$ 144 bilhões, sendo que apenas parte desse montante havia sido efetivamente investido nos empreendimentos.

## **Propostas:**

1. Analisar os projetos paralisados como se fossem um empreendimento novo, ou seja, desconsiderando o que já foi gasto até o presente. Se o benefício gerado pelo projeto compensar o custo adicional de conclusão da obra, ele deve ser retomado. Caso contrário, melhor abandoná-lo;
2. Aprovar os dispositivos dos PL 4.253/2020 e PL 1.070/2019, que estabelecem a necessidade de realização de estudos de custo, risco e benefício em relação a paralizações de obras;
3. Avaliar a melhor modalidade de conclusão do projeto, se com recursos públicos ou via concessão;
4. Melhorar o macroplanejamento, em especial com planos setoriais plurianuais, que explorem sinergias e tragam sinalizações concretas;
5. Capacitar melhor as equipes responsáveis pelos projetos; e
6. Fortalecer o controle interno das Instituições Executoras (Ministérios).

## **2 REDUZIR OS CUSTOS E AUMENTAR A COMPETITIVIDADE DO SETOR ELÉTRICO**

O setor elétrico mundial está passando por importantes transformações. Vários países estão promovendo mudanças institucionais e regulatórias para se adaptarem às pressões exercidas por avanços tecnológicos e por fenômenos ambientais. Novas tecnologias na exploração de fontes renováveis, incluindo a geração distribuída, em conjunto com os problemas causados pelo aquecimento global e as restrições ambientais, reforçam a necessidade de mudanças.

De outro lado, a introdução de redes inteligentes e novas técnicas de armazenamento de energia e de dados favorecem soluções criativas, e impõem adaptações aos modelos setoriais e de negócios.

Considerando estes fatores, o atual modelo do setor elétrico brasileiro tem apresentado claros sinais de esgotamento, com crescente judicialização de eventuais conflitos, em especial devido à elevada inadimplência do passivo financeiro referente ao risco hidrológico.

Neste sentido, o PLS 232/2016 avança em propostas para viabilizar importantes transformações no setor elétrico, como o estabelecimento de novas regras aplicáveis às licitações no segmento de geração de energia e a separação da contratação de lastro e energia.

### **Proposta:**

Aprovar o PLS 232/2016 que dispõem sobre a modernização do setor e altera a forma de contratação de energia e amplia o mercado livre de energia elétrica.

### **3 DESESTATIZAR O GRUPO ELETROBRAS**

É essencial para o País se contrapor às falhas de Estado com uma maior participação do setor privado na infraestrutura. O processo de desestatização das Centrais Elétricas Brasileiras S.A. – Eletrobras se impõe como um importante instrumento de modernização da infraestrutura no Brasil.

A desestatização da Eletrobras deverá possibilitar à empresa de fazer os investimentos necessários, sem as amarras do controle público e com a agilidade do setor privado. Também avança na direção de libertar a empresa de possíveis ingerências políticas, que tantos prejuízos já causaram ao Brasil.

Neste sentido, o PL 5.877/2019, de iniciativa do poder executivo, tem por objetivo disciplinar as regras e criar as condições necessárias para o processo de desestatização da Eletrobras e suas subsidiárias. A concessão das atividades da Empresa e de suas subsidiárias à iniciativa privada trará vantagens competitivas ao País no médio prazo, aumento de eficiência no setor elétrico, diminuição dos custos do Governo e da ingerência política na gestão da empresa.

#### **Proposta:**

Aprovar o PL 5.877/2019 que dispõe sobre a desestatização das Centrais Elétricas Brasileiras S.A. - Eletrobras.



## 4 REDUZIR OS ENCARGOS SETORIAIS DO SETOR ELÉTRICO

Uma questão central que afeta a competitividade do setor produtivo é o peso dos impostos, taxas e encargos sobre a tarifa de energia elétrica. Estes impostos e encargos somados representam mais de 45% do total da tarifa. No caso específico dos encargos setoriais, estes equivalem a 13,7% do custo total das tarifas de energia. Atualmente temos 11 encargos setoriais e taxas.

Todos esses encargos foram criados com bons propósitos e com argumentos defensáveis, em sua forma individual, mas em seu conjunto encarecem e distorcem as tarifas de energia elétrica, prejudicando todos os consumidores. O financiamento de políticas públicas não pode onerar ainda mais a conta de luz.

Hoje, o peso global desses encargos constitui um sério entrave aos novos investimentos e ao desenvolvimento sustentável do setor elétrico. É fundamental que não sejam criados encargos novos nas atuais discussões no Congresso Nacional sobre a matéria.

Incentivos e subsídios devem ser constantemente revistos e reavaliados, sendo mantidos enquanto justificáveis. Mais ainda, seu estabelecimento deve vir sempre acompanhado de uma expectativa de término, o que não é o caso da maioria dos subsídios hoje pagos em tarifa.

### **Proposta:**

Reduzir progressivamente os encargos dentro da reforma do setor elétrico, por meio da aprovação do PLS 232/2016 e da adequação da regulamentação do setor elétrico.

## 5 CONSIDERAR CUSTOS TOTAIS NOS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA

A atual metodologia de leilões de novos projetos de geração deve ser revista. A realização de leilões sem considerar os custos locacionais pode esconder perdas sistêmicas e prejudicar a viabilidade de fontes que estão mais próximas dos centros de consumo.

A decisão por investirmos em uma determinada fonte deve considerar todos os custos envolvidos (custo da energia, custo ambiental, custo de transmissão, sazonalidade de fornecimento, custos evitados etc.). A modicidade tarifária deve enxergar o custo final para o consumidor e não somente o menor custo do empreendimento de forma isolada.

Com a manutenção do modelo atual, podemos perder a oportunidade de capturar para nossa matriz de geração elétrica as vantagens comparativas de outras fontes que, muitas vezes, estão próximas dos centros de carga e oferecem maior estabilidade e segurança ao fornecimento de energia.

### **Proposta:**

Adotar novos critérios de precificação para os leilões de energia elétrica considerando os custos totais de cada fonte e não apenas o custo de geração:

1. Capacidade de atendimento não só ao consumo de energia, mas também à demanda máxima;
2. Custos evitados com reforços substanciais na transmissão;
3. Garantia de capacidade de fornecimento;
4. Disponibilidade e grau de maturidade da tecnologia;
5. Sustentabilidade do empreendimento;
6. Disponibilidade de insumos e resíduos; e
7. Tempo para licenciamento ambiental.

## **6 FORTALECER E DIVERSIFICAR A GERAÇÃO TERMELÉTRICA NA BASE DO SISTEMA ELÉTRICO NACIONAL**

A expansão da fonte hidrelétrica na matriz de geração brasileira apresenta sinais de esgotamento. A inviabilidade de construção de novas usinas com reservatórios de armazenamento torna o sistema elétrico brasileiro vulnerável a períodos de estiagem mais intensos, requerendo, portanto, a utilização de outras fontes para garantir a geração de base.

Este cenário aumenta a dependência de fontes despacháveis, como as termelétricas. Todavia, a operação do parque térmico brasileiro, com baixos custos fixos, mas elevados custos variáveis, pode ocasionar a insustentabilidade do setor elétrico em cenários cada vez mais prováveis de despacho térmico frequente e duradouro.

A característica atual da contratação de usinas térmicas no Brasil também tem implicações importantes para o setor de gás natural. A geração térmica representa cerca de 50% da demanda potencial de gás no País; contudo seu caráter flexível impede que as usinas desempenhem o papel de ancorar o desenvolvimento da indústria de gás, ainda em fase inicial de desenvolvimento.

Nesse contexto, entende-se que o caminho para assegurar a segurança energética é incorporar definitivamente usinas termelétricas à base do sistema elétrico e ampliar sua participação.

### **Proposta:**

Incluir no Plano Decenal de Expansão de Energia um aumento do percentual de energia elétrica gerada por fontes térmicas de menor custo operando na base do sistema elétrico.

## **7 PERMITIR A PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA NA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DE USINAS NUCLEARES**

No Brasil, a capacidade instalada de geração nuclear para a produção de energia elétrica representa 1,4% do total de nossa matriz. No mundo, a energia nuclear participa com 10,9% do suprimento de energia elétrica.

Depois da conclusão da Usina de Angra III, não existe no atual plano decenal de energia previsão para novos aproveitamentos nucleares no Brasil. Enquanto isso, países como China, Rússia, Índia, Estados Unidos, República da Coreia e Emirados Árabes Unidos estão ampliando suas instalações para a geração de energia nuclear.

Existem hoje 65 novos reatores em construção no mundo, a maioria na Ásia. Tal expansão equivale a 20% da capacidade instalada atual de geração nuclear. A China lidera a atividade, com 23 centrais em construção, totalizando 22.738 MW de capacidade, seguida da Rússia, com nove centrais e 7.731 MW de potência instalada. A Índia possui seis centrais em construção com 3.907 MW de capacidade.

No Brasil, é fundamental rever a legislação para viabilizar a participação da iniciativa privada, tanto em algumas fases da produção de combustível nuclear, quanto na construção e operação das usinas. A abertura do mercado de geração nuclear ao setor privado é vetada pela Constituição Brasileira.

Desta forma, é preciso dar nova redação aos artigos 21 e 177 da Constituição Federal, para excluir do monopólio da União a construção e operação de reatores nucleares para fins de geração de energia elétrica.

### **Proposta:**

Aprovar a PEC nº 00122/2007 que exclui o monopólio da União na construção e operação de reatores nucleares para fins de geração de energia elétrica.

## **8 MODERNIZAR O SETOR DE GÁS NATURAL ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DA COMPETITIVIDADE E INVESTIMENTOS NO MERCADO**

O preço do gás natural no mercado final brasileiro é um dos mais elevados do mundo, sendo um obstáculo para a competitividade da indústria, em particular para os segmentos intensivos de energia. A forma de organização e a regulação da indústria de gás natural no Brasil não estão alinhadas às melhores práticas internacionais, notadamente por ainda existir um monopólio de fato da Petrobras sobre boa parte da cadeia produtiva.

A busca de um novo modelo de desenvolvimento do setor se justifica pela baixa competitividade do gás ofertado no País, em um momento em que, internacionalmente, o gás está se tornando cada vez mais competitivo e a Petrobras está reduzindo sua participação no setor, com a saída prevista dos elos de transporte e distribuição.

Com relação ao segmento de transporte de gás, está claro que a verticalização e o arcabouço regulatório não consegue induzir os investimentos e a concorrência. O elevado grau de complexidade e dirigismo do processo de licitação dos gasodutos, por um lado, e a fragilidade do planejamento setorial, por outro lado, inviabilizam a expansão da malha de gasodutos.

### **Propostas:**

1. Aprovar o texto do PL 4.476/2020 (versão aprovada pela Câmara em setembro de 2020), que avança na direção de um mercado competitivo para o mercado de gás natural;
2. Remover barreiras à entrada de novos ofertantes, por meio da promoção do acesso não discriminatório a infraestruturas essenciais;
3. Criar um mercado de capacidade de transporte, incluindo a ampliação da adoção do regime tarifário de entrada e saída;

4. Desenvolver a gestão independente do sistema de transporte;
5. Regulamentar a atividade de comercialização de gás pela ANP, visando aumentar a concorrência na oferta da molécula;
6. Fortalecer a competitividade do segmento da distribuição:
  - a. promover a harmonização das regulações estaduais;
  - b. desenvolver agências reguladoras estaduais independentes e capacitadas;
  - c. adotar mecanismo de contratação competitivo pelas distribuidoras (leilão de compra de gás);
  - d. privatizar as distribuidoras.
7. Revisar a política tributária para o mercado de gás.

## **9 POSSIBILIDADE DE OUTORGA DE CONCESSÃO PARA OS LEILÕES NA ÁREA DO PRÉ-SAL**

A Lei nº 13.365, aprovada em 2016, promoveu importantes avanços na flexibilização do regime de partilha, instituído pela Lei do Pre-sal (nº 12.351/2010).

No entanto, esse regime se mostrou bastante engessado no último leilão de partilha (em 2019), pois não conseguiu gerar competição.

Considerando, ainda, os impactos da pandemia, com previsão de redução de investimentos e as recorrentes quedas nos preços do petróleo, é preciso avançar na exploração do petróleo e gás do Pré-sal, para evitar perder essa janela de oportunidade.

Dessa forma, faz-se necessária a mudança na outorga para os leilões do Pré-sal, permitindo a atração de novos investimentos, a diversificação de produtores e segurança do suprimento.

### **Proposta:**

Aprovar o PL 3178/2019 que busca aprimoramento da atual lei em dois pontos:

1. Garantir que a decisão sobre qual é o melhor regime jurídico de exploração e produção de petróleo e gás natural a ser adotado nos leilões do Pré-sal seja do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), assessorado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis;
2. Revogar o direito de preferência da Petrobras nas licitações no regime de partilha de produção.

## 10 PROMOVER A CONCORRÊNCIA NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS

O alto custo e a baixa concorrência na oferta dos combustíveis no País são fatores que impactam a competitividade da indústria, com preços bem acima dos praticados no mercado internacional.

O alto custo dos combustíveis (de uso industrial) está relacionado com a baixa concorrência no suprimento dos combustíveis ao mercado final. Atualmente, uma única empresa responde por praticamente todo o abastecimento de derivados de petróleo e de gás natural.

É momento para uma reforma profunda nos mercados de gás e combustíveis no Brasil, que resulte em preços finais competitivos e alinhados ao mercado internacional.

### **Propostas:**

1. Aproveitar o interesse da Petrobras em vender seus ativos na área de refino, para promover a atração de novos investimentos privados e a desconcentração do segmento.
2. Monitorar o mercado nacional de combustíveis, visando inibir práticas abusivas, em particular no que tange à prática de preços acima dos praticados internacionalmente, o que deve ocorrer mediante a manutenção da política de liberdade de preços, sem interferência do Governo Federal que impliquem na perda de capacidade de investir e competir da Petrobras.
3. Estabelecer política de preço clara e transparente para o setor de combustíveis.
4. Revisar a política tributária para o mercado de combustíveis.



## 11 AUMENTAR A ATIVIDADE EXPLORATÓRIA DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL EM BACIAS TERRESTRES

As bacias sedimentares brasileiras em terra possuem elevado potencial, mas são ainda pouco exploradas. Dos 7,5 milhões de km<sup>2</sup>, apenas 2,8 milhões de km<sup>2</sup> são propícios para exploração e produção de hidrocarbonetos (31% *offshore*, 69% *onshore*).

A produção de gás em campos *onshore* pode contribuir para a ampliação da disponibilidade do combustível no País, mas depende ainda de uma política de incentivo.

**Proposta:** Implementar de forma efetiva o Programa para Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (REATE) considerando:

1. Maior autonomia da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) na oferta de área exploratórias terrestres oferecidas e não arrematadas e/ou devolvidas;
2. Tornar mais ágil o licenciamento de áreas de acumulações marginais por meio de um cronograma plurianual de licitações;
3. Adequar os percentuais de royalties com base nos riscos geológicos, tecnológicos, logísticos e econômicos das áreas em licitação; e
4. Articular com o mercado financeiro nacional a adoção de práticas de financiamento internacionais visando a expansão da exploração de bacias terrestre, especialmente, as de fronteira.

## 12 PRIVATIZAR AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS PÚBLICAS

Apesar dos avanços obtidos a partir da aprovação da nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/13), os grandes portos públicos do País apresentam um baixo nível de eficiência em suas administrações portuárias. Essas administrações públicas (Cias. Docas) encontram-se com baixa capacidade gerencial, elevados passivos trabalhistas e incapacitadas para promover as transformações necessárias para elevar a eficiência dos portos públicos a padrões internacionais.

A execução orçamentária das sete Cias. Docas federais revela que menos de 30% dos recursos destinados pela União para investimentos nos portos foram executados entre o ano 2000 e 2019. A modernização das administrações portuárias é a parte da Lei dos Portos que ainda não avançou. O Governo confirmou o interesse de proceder com a transferência ao setor privado dos Portos Públicos, a ser iniciada pelo Cia. Docas do Espírito Santo (CODESA), com leilão previsto para o segundo trimestre de 2021. O modelo de desestatização da CODESA servirá de referência para o leilão dos próximos portos organizados.

### **Proposta:**

Agilizar o processo de transferência ao setor privado dos portos públicos, grandes e pequenos, inclusive pela adoção de modelos de concessão específicos à complexidade e tamanho de cada instalação.

## **13 CONCLUIR O PROCESSO DE DEFINIÇÃO DAS POLIGONAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS**

Após a aprovação da nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), novos terminais privados só serão autorizados fora da área do porto organizado. Esta área é delimitada pelo traçado das poligonais do porto, que são, geralmente, demasiadamente extensas. Pela legislação anterior à nova Lei, o traçado servia apenas como referência da área de influência do porto.

A revisão das poligonais dos portos é primordial para dar maior segurança jurídica ao investimento privado em novos empreendimentos. A Lei exige que as áreas sejam delimitadas por ato do Poder Executivo, e, apesar de ter fixado em um ano o prazo para o governo adaptar todas as poligonais, o processo de revisão se estendeu ao longo dos anos e ainda não foi concluído.

O decreto nº 9.827, de 10 de junho de 2019, delegou ao Ministro da Infraestrutura a competência para definir a área dos portos organizados, o que destravou o processo de revisão das poligonais. Menos de um mês após a sua publicação, 16 poligonais que já haviam encerrado o processo de consulta pública tiveram seus decretos publicados, aumentando para 29 dos 37 portos públicos do País com suas respectivas áreas revistas.

Por fim, merece destaque a definição pelo Ministério e Infraestrutura da área do Porto de Santos, em 30 de junho de 2020.

### **Proposta:**

Publicar os respectivos Decretos das áreas dos portos organizados.

## 14 TORNAR A PLANILHA DE FRETE RODOVIÁRIO REFERENCIAL

A Lei nº 13.703/2018 instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A fixação de pisos mínimos para os fretes rodoviários tem repercussão negativa sobre toda economia brasileira devido ao aumento dos custos de transporte, que estão na base de todas as cadeias produtivas, com reflexo direto sobre inflação, nível de emprego e renda.

Segundo estimativas da CNI, a imposição da tabela causou uma redução no PIB de R\$ 7,2 bilhões, além de eliminar mais de 200 mil empregos. O tabelamento afeta especialmente a competitividade das exportações brasileiras, devido à elevação do custo do transporte interno.

O contrato de transporte é eminentemente comercial, logo, os valores do frete estão circunscritos a relações privadas definidas pelas forças de mercado. Ao retirar a possibilidade de livre negociação entre as partes, a lei viola o princípio da livre iniciativa. Dessa forma, a tabela de fretes não deveria ser impositiva, mas sim uma tabela de referência.

### **Proposta:**

Alterar a Lei nº 13.703/2018 para que a planilha de frete rodoviário seja referencial e não vinculativa.

## 15 MODERNIZAR O TRANSPORTE DE CABOTAGEM

No Brasil, a cabotagem tem uma participação de apenas 11% na matriz de transporte, sendo que, desse total, mais de 70% são combustíveis e derivados. A dependência do setor produtivo nacional em relação ao transporte rodoviário contraria a vocação do caminhão para pequenas e médias distâncias, e gera perdas econômicas com um maior custo logístico associado ao consumo de combustível, aos níveis de acidentes, às emissões de poluentes e à deterioração dos veículos e das vias.

Com o intuito de aumentar a utilização do transporte de cabotagem, o Governo apresentou o projeto de lei nº 4.199/2020, que institui o Programa BR do Mar. O PL faz importantes alterações nas regras de afretamento, ao autorizar o afretamento a caso nu, independente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira, e permitir o afretamento por tempo de embarcações da subsidiária integral estrangeira da empresa de navegação brasileira.

Essas e outras medidas do PL deverão permitir um aumento da oferta de empresas e de embarcações operando na navegação de cabotagem.

### **Proposta:**

Aprovar, na íntegra, o texto enviado ao Senado do PL 4199/2020, que moderniza e estimula o transporte de cabotagem.

## **16 DAR PRIORIDADE AOS TRECHOS DE RODOVIAS COM MAIS ACIDENTES NOS PLANOS DE INVESTIMENTO DO GOVERNO**

Em 2019, o Ministério da Infraestrutura investiu em transportes R\$ 8,0 bilhões. Esse montante é o menor valor em mais de dez anos. Com a crise gerada pela pandemia do COVID-19, o total investido até o final de 2020 deverá ser ainda menor.

De outro lado, o Brasil é o país do transporte rodoviário e registra um elevado número de acidentes por ano. Assim, um dos critérios para a priorização dos investimentos deveria ser o nível de acidentes nas rodovias envolvendo veículos de carga. Em conjunto com as estimativas de demanda, o indicador do nível de acidentes é capaz de identificar os principais pontos de gargalo para o escoamento do setor produtivo nacional.

Em 2019, o Brasil registrou mais de 67 mil acidentes somente nas rodovias federais. A priorização de obras em rodovias com um grande volume dessas ocorrências representa uma oportunidade de se reduzir tanto as perdas humanas, quanto materiais em decorrências dos acidentes.

### **Proposta:**

Utilizar o nível de acidentes em rodovias como um indicador para a priorização das obras que serão contempladas com investimentos públicos.

## **17 ADEQUAR A INFRAESTRUTURA VIÁRIA AO TRANSPORTE DE CARGAS SUPERPESADAS**

Os setores industriais responsáveis pela produção de equipamentos de grande porte - como turbinas, transformadores, pás e torres eólicas - demandam serviços especiais de transporte para cargas superpesadas, em especial os setores de mineração, energia e siderurgia. No Brasil, o custo do transporte de cargas especiais acaba por inibir a produção local desses equipamentos, prejudicando a geração de renda e empregos.

O transporte destas cargas especiais requer adequações na infraestrutura viária dos grandes eixos logísticos do País. É preciso ajustar a regulamentação da exploração de rodovias para que viadutos, passarelas, pórticos e praças de pedágio tenham dimensões que permitam o fluxo de cargas superpesadas. É necessário também um planejamento de longo prazo para o setor que reduza os custos e o tempo de transporte destas cargas especiais.

### **Proposta:**

Ajustar os novos contratos de concessão de forma a viabilizar o transporte de cargas superpesadas nos principais eixos logísticos.

## **18 POSSIBILITAR O REGIME DE AUTORIZAÇÃO PARA A EXPLORAÇÃO DE TRECHOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

Um dos principais problemas do sistema ferroviário brasileiro é a baixa integração entre as malhas. O aumento do compartilhamento da malha depende de uma série de medidas, sendo uma delas a operação de ferrovias de curta extensão, conhecida como shortlines. Nos Estados Unidos, que conta com um grande volume de cargas movimentadas e de extensão da malha, existem cerca de 560 pequenos trechos ferroviários desse tipo.

A viabilização de trechos ferroviários shortlines no Brasil depende da possibilidade de realização de outorgas de autorização ao operador privado. Tal regime de exploração privada de ferrovias está previsto no texto do PLS 261/2018.

### **Propostas:**

Aprovar o PLS 261/2018, que cria o regime de autorização para a exploração de ferrovias privadas



## **19 ABRIR AS RESERVAS DE MERCADO NOS TRÁFEGOS MARÍTIMOS BRASIL-ARGENTINA E BRASIL-URUGUAI.**

Há mais de três décadas, existem acordos bilaterais de reserva de mercado no transporte marítimo Brasil-Argentina e Brasil-Uruguai. Os convênios estipulam que apenas navios de bandeira dos países envolvidos podem operar nos respectivos tráfegos.

Essa restrição coloca os fretes acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo pois concede forte poder de negociação aos armadores e reduz a competição entre as empresas de navegação. Como resultado, o transporte marítimo bilateral sofre com custos logísticos mais elevados, burocracia na contratação das empresas e redução na oferta de navios no tráfego entre os dois países.

Os acordos de transporte marítimo Brasil-Uruguai e Brasil-Argentina são obstáculos ao aumento das exportações brasileiras para esses países. Assim como a reserva de carga no tráfego marítimo Brasil-Chile foi aberta em 8 de janeiro de 2020, o transporte marítimo com a Argentina e o Uruguai também devem ser liberados dessas reservas de mercado.

### **Proposta:**

Denunciar os acordos marítimos Brasil-Argentina e Brasil-Uruguai, a exemplo da decisão tomada pela CAMEX, em 2017, de não renovar um acordo similar no tráfego Brasil-Chile.

## **20 ALTERAR O REGIME DE OUTORGA PARA O ESTABELECIMENTO DE PORTOS SECOS NO PAÍS**

As Estações Aduaneiras Interior (EADI), ou “portos secos”, são áreas alfandegadas de uso público criadas como uma opção logística para desafogar o armazenamento de mercadorias. No entanto, existem apenas 63 desses terminais em operação no País, sendo que muito poucos foram concedidos nos 10 últimos anos.

O principal motivo para a baixa implementação de portos secos decorre da obrigatoriedade de licitação, que deve ser feita pela Receita Federal, órgão sem a estrutura para modelar o processo de concessão com a agilidade e expertise necessária. Além disso, o processo incorre em contestações na justiça, atrasos e paralisa dos certames. Como resultado, os usuários contam com uma oferta de terminais insuficiente, o que prejudica a competitividade do comércio exterior brasileiro.

A mudança para o regime de autorização, assim como ocorre com os terminais portuários privados, iria agilizar o processo de liberação e construção dos portos secos. Nos últimos anos, diversos projetos trataram dessa mudança legal (PLS 374/2011, PL 227/2007 MP 612/2013 e MP 320/06), mas todos foram arquivados ou perderam sua validade.

### **Proposta:**

Excluir o inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074/1995, que inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público como instalações sujeitas ao regime de concessão, permitindo o modelo de autorização para essas instalações.

## 21 ESTABELECE UM PREÇO MÁXIMO PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM

O serviço de praticagem, operações de manobra de entrada e saída dos navios, prestado por profissionais habilitados, em determinados portos brasileiros é considerado um dos mais caros do mundo. Isso ocorre pois a praticagem é desenvolvida sob monopólio das associações regionais de práticos e não conta com uma efetiva regulação econômica, impondo altos custos às atividades que dependem do transporte marítimo.

Atualmente, a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional está ampara pela Lei nº 9.537/1997. Apesar de trazer referências à regulamentação dos serviços de praticagem pelo Ministério da Marinha do Brasil, o fato é que a regulação compreende apenas a segurança da navegação, não estando a Marinha equipada ou capacitada para realizar a regulação econômica das atividades relacionadas ao transporte aquaviário.

É preciso reduzir o custo e o tempo gasto pelos navios aguardando a disponibilidade de práticos para realizar a atracção da navios na zona portuária. A lei de criação das agências reguladoras (Lei nº 10.233/2001) deve ser alterada para a ANTAQ ter a competência de fixar o preço máximo dos serviços de praticagem.

### **Proposta:**

Alterar a legislação atual para permitir a atuação da Antaq no sentido de fixar o preço máximo do serviço em cada zona de praticagem. O art. 27 da Lei nº 10.233/2001 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

*“Art. 27 .....*

*XXIX – realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para fixar o preço máximo das manobras em cada zona de praticagem”.*

## 22 REGULAMENTAR A MIGRAÇÃO DE CONCESSÃO PARA AUTORIZAÇÃO DA TELEFONIA FIXA.

Foi publicado o Decreto nº 10.402/2020, que regulamenta os dispositivos introduzidos pela Lei nº 13.879/2019, que alterou a Lei Geral das Telecomunicações para prever a possibilidade de concessionárias de telefonia fixa mudarem do atual modelo de outorga de concessão para o modelo de autorização.

O decreto dá seis meses para que a Anatel regule a adaptação das outorgas. As empresas que pedirem a migração deverão escolher quais compromissos de investimento vão executar, da lista criada pela Anatel com base no Plano Estrutural de Redes de Telecomunicações (PERT).

Também caberá a Agência o cálculo do valor econômico associado à referida adaptação. As concessionárias que optarem pela transição, terão o saldo entre as receitas no velho e no novo modelo de exploração deste ano até o fim da concessão (2019 a 2025) avaliados pela Anatel e revertido em investimentos em expansão de redes e oferta do serviço de acesso à Internet.

Além da modernização tecnológica e da contínua atualização dos serviços, o setor enfrenta o desafio de fazer chegar banda larga de qualidade aos mais pobres e à zona rural. Lidar com esse desafio de forma competente requer mudar a legislação que rege o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust) e o Fundo de Fiscalização das Telecomunicações (Fistel). Direcionados pelos operadores privados, os recursos dos Fust, com eventual complementação do Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações. (Funttel), seriam destinados à universalização da banda larga e a projetos de inclusão digital. Esses recursos devem ser alocados em projetos avaliados com rigor em termos de custo benefício (*ex-ante*) e de resultados (*ex-post*), e voltados para reduzir as disparidades de acesso observadas no País.

### **Proposta:**

Regulamentar a migração das empresas do modelo de concessão para o modelo de autorização;

## **23 REGULAMENTAÇÃO DA LEI 14.026/2020 – NOVO MARCO DO SANEAMENTO BÁSICO**

O Novo Marco Legal do Saneamento trouxe uma série de benefícios para o setor como o aumento da qualidade regulatória e o estabelecimento de concorrência. No entanto, é essencial avançar na regulamentação da Lei 14.026/2020 e remover uma série de empecilhos que limitam a atratividade e a segurança jurídica no setor de saneamento, possibilitando atrair novos investimentos e avançar na universalização dos serviços.

Uma das principais alterações trazidas na Lei é a exigência de que os contratos em vigor estejam condicionados à comprovação da capacidade econômico financeira da contratada. O prazo para a elaboração do decreto com a metodologia para a comprovação da capacidade econômica financeira venceu em 15 de outubro de 2020.

Esse Decreto é essencial para o cumprimento da nova legislação e deve buscar minimizar a probabilidade de que empresas ou sociedades públicas ou privadas venham a se comprometer com as metas contratuais e não consigam atingir o cronograma pactuado. Assim, aguardamos a edição do decreto presidencial.

Outro ponto importante é a manutenção dos 12 vetos presidenciais ao projeto que criou o novo marco legal do saneamento. A votação deveria ter acontecido antes do Congresso entrar em recesso no ano passado, mas foi adiada para esse ano. A CNI defende a manutenção dos vetos que contribuam para agilizar a solução dos problemas do setor, pelo Congresso Nacional.

Um dos problemas graves, caso sejam derrubados, seria a prorrogação por longo prazo de contratos de programa em vigor, sem adoção de instrumentos de licitação. Isso atrasaria a solução dos gargalos existentes nos serviços de água, esgoto, drenagem, coleta e destinação final do lixo.

No pós-pandemia, ao aumentar a segurança jurídica, as medidas propostas contribuem para a atração de investimentos, e ajuda na recuperação econômica. No longo prazo, a universalização do serviço de saneamento básico melhora a saúde da população e eleva a produtividade da economia.

**Propostas:**

1. Editar decreto com a metodologia para a comprovação de capacidade econômico-financeira dos provedores (Artigo 10-B da Lei 14.026/2020);
2. Atuar pela manutenção, pelo Congresso Nacional, dos 12 vetos presidenciais à Nova Lei de Saneamento Básico.



*Confederação Nacional da Indústria*

**PELO FUTURO DA INDÚSTRIA**