

Investimentos privados no setor de infraestrutura do Brasil: oportunidades no âmbito de acordos internacionais

MINISTRO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
ESTEVES PEDRO COLNAGO JUNIOR

E-mail: gabinete.ministro@planejamento.gov.br
Tel: 55 (61) 2020-4100/4101/4102

SECRETÁRIO DE ASSUNTOS INTERNACIONAIS
CARLOS EDUARDO LAMPERT COSTA

E-mail: seain@planejamento.gov.br
Tel: 55 (61) 2020-4292/4486 - FAX: 55 (61) 2020.5006

SECRETÁRIO-ADJUNTO
RENATO COELHO BAUMANN DAS NEVES

E-mail: seain@planejamento.gov.br
Tel: 55 (61) 2020-4292/4486 - FAX: 55 (61) 2020.5006

CHEFE DE GABINETE
JAMES ELIAS JUNIOR

E-mail: james.elias@planejamento.gov.br
Tel: 55 (61) 2020-4486/4292/4353

COORDENADORA-GERAL DE INVESTIMENTOS INTERNACIONAIS
CINTIA DA SILVA ARRUDA

E-mail: cintia.arruda@planejamento.gov.br
Tel: 55 (61) 2020-5644 - FAX: 55 (61) 2020-5006

EQUIPE TÉCNICA COGIN:

Andréa Naritza S. M. de Araujo
Analista de Infraestrutura

Ian Marins Seixas
Analista de Infraestrutura

Camila Shan Shan Mao
Analista de Planejamento e Orçamento

RESPONSÁVEL TÉCNICA:

Andréa Naritza S. M. de Araujo
Analista de Infraestrutura

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2. Desafios ao Investimento em Infraestrutura no Brasil	2
3. Contribuições para novas Estratégias Governamentais	4
3.1 Contribuições de Estudos Técnicos Relevantes - síntese	5
3.2 O Conjunto das Medidas Vigentes no Governo	17
i) Criação do PPI e da SPPI	17
ii) Programa Avançar	18
iii) Projeto de Lei nº 9.163, de 2017, que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal	19
iv) Plano Nacional de Logística	20
v) Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	21
4. Investimentos Estrangeiros e Infraestrutura	22
4.1 Panorama dos Investimentos Estrangeiros Diretos no Brasil	23
4.2 Acordos de Cooperação e o Fomento de Investimentos Internacionais	25
Fundo Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva	29
Ações estratégicas para fomentar os investimentos no âmbito dos acordos – uma agenda	29
5. Conclusões	32
Referências	35

1. INTRODUÇÃO

A existência de uma rede de infraestrutura atual e modernizada é uma demanda premente em todo o mundo, principalmente devido ao déficit global de investimento constatado no setor. No Brasil, as deficiências em infraestrutura são apontadas como um dos principais entraves ao desenvolvimento, e, por esta razão, a temática tem destaque nas discussões sobre as alternativas para promoção do crescimento econômico e social.

Assim, o setor de infraestrutura desperta o interesse de diferentes atores pelo fato de seus investimentos contribuírem de forma relevante para a elevação da capacidade produtiva, da inovação, da produtividade e da criação de empregos, produzindo efeitos imprescindíveis ao avanço econômico. No caso brasileiro, as carências de infraestrutura assumem uma posição de destaque, estando relacionadas a problemas que demandam solução urgente e precisa para uma situação que já vem se perpetuando por muito tempo.

Estudos apontam que o Brasil investe pouco em infraestrutura, e de forma desbalanceada, não contemplando as necessidades sociais e econômicas do país. As taxas atuais de investimento em relação ao PIB são extremamente baixas, com investimentos insuficientes até para manter a estrutura existente, inclusive na comparação com outras economias emergentes. Dessa maneira, os gargalos têm se apresentado de forma contundente, tornando ainda mais crítico o contexto atual de crise econômica e fiscal.

Historicamente, as soluções para o problema do investimento brasileiro de base estiveram diretamente associadas ao papel do Estado na economia. Em função disso, a expectativa por um Estado forte, condutor do processo de desenvolvimento econômico, e da presença de instituições de natureza estatal na produção de bens e serviços tem sido a principal estratégia adotada para a promoção do desenvolvimento em sucessivos momentos da história.

Entretanto, a atual situação de restrição econômica e fiscal e de questionamento da capacidade estatal em atender às demandas sociais exclusivamente com recursos próprios, requer um Estado que atue como articulador do desenvolvimento, compartilhando com o setor privado suas responsabilidades na condução dos projetos de promoção do desenvolvimento socioeconômico. O Estado deve exercer papel de garantidor do funcionamento das instituições, intermediar conflitos e produzir consensos dentro das regras do jogo democrático.

Embora as parcerias público-privadas sejam um tema tratado no âmbito do governo desde a década de 1990, nunca foi tão oportuno debater o tema visando ao desenvolvimento no Brasil. É consenso, na esfera governamental e em outras instâncias políticas, que a requalificação da infraestrutura e o provimento de serviços públicos no país dependem da articulação com o setor privado.

Medidas recentes adotadas no âmbito do Governo Federal, tais como a criação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) ilustram a importância que o assunto alcançou na pauta política do Brasil, sinalizando a forte preocupação com a criação de um ambiente de negócios públicos propício ao ingresso de novos investimentos privados e à retomada do desenvolvimento econômico.

Por outro lado, o setor de infraestrutura apresenta peculiaridades e algumas barreiras dificultam a expansão do financiamento privado, tais como: o longo período para conclusão das obras e, conseqüentemente, para a geração de receitas; o fato de muitas intervenções serem iniciadas sem um projeto executivo de qualidade ou mesmo um projeto básico confiável; o histórico de atrasos na execução, que gera instabilidade e afeta a confiança do investidor devido ao aumento

de custos não previstos; aumento dos custos das obras pela falta de planejamento e instabilidade regulatória, os quais podem incorrer em novas demandas nos projetos e até na paralisação da obra; e a eventual mudança das regras de forma extemporânea, além de outros aspectos, tais como a carência de mecanismos de garantia no mercado brasileiro de capitais.

Historicamente, no Brasil, o financiamento governamental ocorre fundamentalmente por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Caixa Econômica Federal (CEF), consolidando-se como um instrumento amplamente utilizado para a execução dos projetos de infraestrutura. Contudo, o cenário atual limita a participação dos bancos públicos no financiamento dessas obras, dada a restrição fiscal, sendo necessário estimular a maior participação de bancos privados e do mercado de capitais nos projetos.

Com a iminente mudança de governo e devido à importância que vem sendo conferida à infraestrutura do país, este trabalho ressalta os principais desafios relativos aos investimentos no setor, bem como consolida, em um único documento, as estratégias recentes adotadas pelo Governo Federal para retomar os investimentos, com destaque para aquelas que visam impulsionar o financiamento privado.

Além disso, pretende-se ressaltar o papel da futura Secretaria de Assuntos Internacionais que resultará da junção do Ministério do Planejamento, Ministério da Fazenda e Ministério do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, quanto ao fomento dos investimentos internacionais, no âmbito dos Memorandos de Cooperação Técnica já assinados para o setor de infraestrutura.

Pretende-se conhecer de forma mais aprofundada o perfil dos investimentos dos países com os quais o Brasil já tem acordo assinado, identificar as potencialidades das parcerias já estabelecidas, assim como traçar estratégias visando fortalecer a atuação da Coordenação-Geral de Investimentos Internacionais na articulação de atores e na promoção de investimentos privados no Brasil no setor de infraestrutura.

2. DESAFIOS AO INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Investimento em infraestrutura é prioridade na agenda de políticas em muitos países. A infraestrutura é vista como fundamental para o desenvolvimento econômico sustentado e para a integração dos mercados interno e internacional, bem como para o acesso a oportunidades econômicas para todos. Muitos estudos indicam uma lacuna global de infraestrutura grande e crescente (Banco Mundial, 2017).

Todavia, em muitos países o desenvolvimento de infraestrutura enfrenta desafios comuns. Primeiramente, questões técnicas relativas à escolha dos projetos mais benéficos são, frequentemente, desconsideradas nas decisões políticas. Em segundo lugar, em muitos países, os recursos públicos encontram-se exauridos devido ao baixo crescimento e compromissos rígidos de despesas com gastos sociais. Embora o investimento privado em infraestrutura tenha crescido consideravelmente no Brasil, desde a década de 2000, em muitos casos, não foi suficiente para compensar a carência de investimento público.

O Banco Mundial (2017) relata que desde os anos 1980, o investimento em infraestrutura no Brasil caiu de mais de 5%, para pouco menos de 2% do PIB, sendo insuficiente até mesmo para cobrir a depreciação. Isso resulta numa lacuna significativa de infraestrutura.

De acordo com a CNI (2016), mesmo para uma economia madura e um sistema de infraestrutura relativamente denso, com necessidades atendidas, os percentuais de investimento praticados no

Brasil são reduzidos, visto que o aporte necessário para compensar a depreciação do capital fixo per capita no setor seria da ordem de 3% do PIB.

No período de 2001 a 2014 a média dos investimentos foi de R\$ 967 bilhões ou 2,21% do PIB, nos seguintes setores: (i) transportes: 0,78% do PIB, distribuídos nos diferentes modais e pontos de articulação (portos e aeroportos); (ii) energia elétrica: 0,68% do PIB; (iii) telecomunicações: 0,56% do PIB; e (iv) saneamento: 0,19% do PIB; como pode ser visto na Tabela 1.

Tabela 1 – Investimento em infraestrutura por setor no Brasil 2001-2014

Segmento	R\$ bilhões	% PIB
Energia Elétrica	289,0	0,68
Telecomunicações	247,7	0,56
Saneamento	86,1	0,19
Transportes	344,2	0,78
Rodoviário	188,9	0,43
Ferroviário	56,1	0,13
Mobilidade Urbana	40,4	0,09
Aeroportuário	20,2	0,05
Portuário	32,2	0,07
Hidroviário	4,4	0,01
Total	967,0	2,21

Fonte: Empresas abertas (públicas e privadas); Siafi; CNI; Ipeadata; Portal Transparência; Banco Central; e cálculos e estimativas próprias.

Tabela 2 - Investimento em infraestrutura por setor no Brasil 2007-2014 em R\$ bilhões correntes

Segmento	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Energia Elétrica	15,3	19,1	21,1	26,8	31,3	33,7	37,3	37,5
Telecomunicações	12,4	24,8	18,5	16,1	21,4	23,9	22,3	29,3
Saneamento	3,7	6,8	8,1	8,3	7,6	9,3	10,8	11
Transportes	17,2	23,2	30,1	37,1	36,4	40,4	51,2	52,3
Rodoviário	9,6	12,4	18,2	22	21	18,8	24,8	24,8
Ferroviário	3,1	5,1	3,6	5,6	6,2	6,2	7,6	8,9
Mobilidade Urbana	1,5	3,2	5,6	3,7	3,5	5	8,2	9,4
Aeroportuário	0,7	0,5	0,5	0,7	1,2	2,8	5,9	5,1
Portuário	1,9	1,3	1	4	3,8	7,1	4,1	3,3
Hidroviário	0,4	0,7	1,1	1	0,8	0,5	0,6	0,8
Inv. Infra. Total	48,6	73,9	77,8	88,3	96,7	107,3	121,6	130,1
PIB Nominal	2718	3108	3328	3887	4375	4805	5316	5687
Invest. / PIB (%)	1,78	2,36	2,30	2,25	2,16	2,22	2,29	2,30

Fonte: Empresas abertas (públicas e privadas); Siafi; CNI; Ipeadata; Portal Transparência; Banco Central; e cálculos e estimativas próprias.

No período mais recente (2007 a 2014), houve elevação significativa dos investimentos em infraestrutura praticamente em todos os segmentos (Tabela 2). Contudo, esse aumento não

aparenta ter contribuído para a melhoria na oferta de serviços e da própria rede de infraestrutura, em função de o volume investido não ter sido capaz de responder à demanda represada nem tampouco atendido às demandas de expansão. Um exemplo disso pode ser verificado no setor de mobilidade urbana e transportes, que vivencia uma crise diante de aeroportos congestionados e do aumento dos fretes devido à piora da qualidade das estradas e da acessibilidade aos portos.

É reconhecido que o incremento dos investimentos em infraestrutura em período recente se deve prioritariamente à implantação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007 e prorrogado em 2011, mesmo que as intervenções executadas representem um número inferior às reais necessidades do Brasil. Trata-se de uma tentativa do governo para impulsionar os investimentos em infraestrutura, tendo por premissa, o papel do Estado como protagonista para liderar esse processo.

A partir do levantamento da situação atual dos diferentes segmentos do setor de infraestrutura, a CNI (2016) sugere que a expansão dos investimentos é imperativa, dado o hiato entre os desembolsos atuais e os requisitos de modernização da infraestrutura, qualidade de serviços e competitividade da economia brasileira. Nesse sentido, calcula-se que a relação investimento em infraestrutura/PIB deveria, ao menos, duplicar no médio prazo e, possivelmente, triplicar a prazo mais longo, com base na experiência contemporânea internacional.

O desempenho do PAC abaixo das expectativas esperadas pelo governo trouxe à tona o reconhecimento de que as dificuldades de planejamento e execução dos investimentos em infraestrutura pelo setor público continuam a ser um obstáculo de peso para uma ação governamental mais efetiva. Ficou claro que as razões de o Programa não ter alcançado o sucesso esperado não estavam relacionadas a problemas de financiamento, mas sim de planejamento e execução. Dados do IBGE confirmam a baixa relação investimentos em infraestrutura/PIB observada no Brasil, que em 2018 foi de 1,5%.

Diante disso, o governo passou a reconsiderar o papel do setor privado na retomada e na ampliação dos investimentos em infraestrutura, principalmente a partir de 2015, dada a crise fiscal. Entretanto, a efetivação do financiamento privado também requer a superação de empecilhos e a resolução de conflitos.

Um dos obstáculos apontados se refere ao fato de que países em desenvolvimento e muitas economias emergentes praticamente não dispõem de crédito de longo prazo compatível com os projetos de infraestrutura. Mas a baixa taxa de investimento em infraestrutura é apenas parte do problema. Mais do que nunca, é preciso que os processos de gestão sejam melhorados para ser possível investir mais e melhorar a eficiência com que os gastos são realizados.

Nesse sentido, diferentes entes federados e instituições governamentais vêm conduzindo debates e reflexões acerca das dificuldades constatadas no setor de infraestrutura, bem como têm estabelecido estratégias na tentativa de conduzir novas alternativas para promover melhorias no setor, sendo de maior destaque aquelas voltadas para alavancar os investimentos do setor privado.

3. CONTRIBUIÇÕES PARA NOVAS ESTRATÉGIAS GOVERNAMENTAIS

Na seção anterior apontou-se que a infraestrutura brasileira está deficitária, bem como discutiu-se a respeito de alguns argumentos que alimentam os debates sobre as dificuldades que justificam o baixo investimento no setor no Brasil. A seguir, são apresentadas, de forma sistematizada, as considerações publicadas em alguns estudos produzidos por diferentes entidades relevantes, que buscaram sintetizar os principais problemas existentes no setor de

infraestrutura e propor sugestões para o alcance de resultados mais efetivos. Além disso, são especificadas as mudanças institucionais e iniciativas adotadas pelo Governo Federal visando a recomposição dos investimentos no setor de infraestrutura e a adoção de parcerias com a iniciativa privada.

3.1 Contribuições de Estudos Técnicos Relevantes - síntese

O critério que norteou a seleção dos estudos para compor esta seção foi o fato de a maioria deles ter sido citada na **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social** elaborada pela Secretaria de Planejamento e Assuntos Econômicos do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, disponibilizada em maio de 2018 para consulta pública. As análises também foram complementadas com as contribuições apresentadas em estudos produzidos pela CNI, pela CEPAL, pelo Grupo Banco Mundial e pela própria Presidência da República.

Buscou-se com a consulta aos nove estudos mostrar as ideias que têm direcionado a posição do governo federal e de entidades relevantes, quanto aos desafios diagnosticados e também com relação às propostas para a superação dos obstáculos relatados.

Os estudos selecionados apresentam um amplo escopo e abordam diferentes dimensões. Desse modo, este trabalho tem foco nas considerações relevantes mais relacionadas ao tema investimentos em infraestrutura. As publicações analisadas são as seguintes:

1. *Megatendências mundiais 2030: o que entidades e personalidades internacionais pensam sobre o futuro do mundo? Contribuição para um debate de longo prazo para o Brasil*, publicado pelo IPEA em 2015;
2. *Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento*, publicado pelo IPEA em parceria com a Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Planejamento e Orçamento em 2017;
3. *Panoramas setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil*, publicado pelo BNDES em 2017;
4. *Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável*, publicado pela CEPAL em 2016;
5. *Desafios da Nação – Volume 1*, publicado pelo IPEA em 2018;
6. *Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina*, publicado pela CEPAL em 2014;
7. *Desafios ao aumento do investimento privado em infraestrutura no Brasil*, publicado pela Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos da Presidência da República em 2018;
8. *De volta ao planejamento: como preencher a lacuna de infraestrutura no Brasil em tempos de austeridade*, publicado pelo Grupo Banco Mundial em 2017;
9. *O financiamento do investimento em infraestrutura no Brasil: uma agenda para sua expansão sustentada*, publicado pela CNI em 2016.

A maioria dos estudos consultados teve como pressuposto central a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que representam o consenso emergente na busca de novo paradigma de desenvolvimento. São 17 objetivos acompanhados de 169 metas a serem atingidas até o ano 2030.

O aspecto mais enfatizado em todos os documentos diz respeito à necessidade de os governos incorporarem práticas de inteligência estratégica vislumbrando futuros possíveis e fazer

escolhas inteligentes, tendo em vista a melhoria da competitividade e da sustentabilidade das organizações. Os estudos que fizeram referência ao Brasil mencionaram ainda a importância de o país instituir uma estratégia de longo prazo, na forma de um plano nacional de desenvolvimento.

Segundo esses documentos, o Brasil precisa incorporar à sua gestão práticas de inteligência estratégica, construção e análise de cenários, além da gestão de riscos, para poder responder mais efetivamente aos acontecimentos e tendências esperados no horizonte temporal de 2030. Esse planejamento de longo prazo deverá diminuir o risco de descontinuidade nas transições de governo e minimizar os efeitos do jogo político na gestão dos investimentos de infraestrutura.

Os desafios inerentes à rápida urbanização também foram considerados, apontando-se a necessidade de monitoramento e gestão do processo de urbanização para identificar oportunidades para o desenvolvimento econômico e ameaças oriundas das pressões sociais. Constata-se que mudanças demográficas e o empoderamento social têm influenciado o ambiente de negócios. No longo prazo, a sociedade estará mais esclarecida com relação a direitos e deverá realizar cobranças mais significativas quanto à ação pública. Ressalta-se a existência de diferentes problemas decorrentes das desigualdades que assolam o mundo, sendo um deles o nível de acesso aos serviços de infraestrutura. Países com maior nível de desigualdade nesses serviços apresentam pior desempenho econômico.

Também destaca-se a necessidade de melhoria da produtividade sistêmica e da competitividade do Brasil perante outras nações. Nesse sentido, melhorar a infraestrutura de logística foi apontado como o desafio mais urgente, o que requer aumento significativo nos investimentos. Mas é preciso que os investimentos sejam realizados prezando a qualidade, em vista das experiências recentes com programas emblemáticos do governo. As análises diagnosticaram o setor público com baixa capacidade de execução, e os estados, municípios e empreiteiras com baixa capacidade técnica e operacional.

Uma série de problemas institucionais e de governança, em todas as etapas do ciclo de projetos foram apontados, dentre os quais destacam-se: riscos regulatórios; judicialização e burocratização dos processos; falta de coordenação entre as instâncias da administração pública; métodos de seleção e nomeação de diretores; baixos níveis de transparência e “accountability”; necessidade de aprimoramento do processo da elaboração de normas das agências reguladoras; e necessidade de adoção de Análise de Impacto Regulatório (AIR) para orientar a tomada de decisão.

Embora o Brasil seja um dos principais destinos para capitais externos, os investimentos privados realizados atualmente no país não têm sido suficientes para preencher a lacuna deixada pelo baixo investimento público. Sobre esse tema, todos os estudos enfatizaram a necessidade de se alavancar os investimentos privados em infraestrutura, sendo a melhoria da governança um imperativo.

Ressalta-se ainda a existência de riscos que os empreendedores privados não conseguem gerenciar, mitigar ou assumir, sendo a distribuição atual de riscos entre eles e o governo uma das principais causas de afastamento dos investidores potenciais. Soma-se a isso o fato de os projetos de infraestrutura disporem de características específicas que tornam o financiamento complexo, além da pouca disponibilidade de fontes de financiamento de longo prazo, do risco cambial dos empréstimos, bem como da limitada oferta de garantias no sistema financeiro nacional.

Entre os problemas listados, ainda assumem destaque as condições para reequilíbrio financeiro de contratos, as incertezas quanto a exigências e falta de prazos para o licenciamento socioambiental; atrasos em licitações e contratos; a necessidade de simplificação do sistema tributário, de diversificar as fontes e de ampliar o acesso ao crédito.

A seguir, nas Tabelas 3.1 a 3.9, apresenta-se uma síntese dos estudos analisados, contemplando os seguintes aspectos: temas relevantes diagnosticados, estratégia proposta, requisitos necessários, enfoque principal das recomendações e problemas enfatizados.

Tabela 3.1 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
1. Megatendências mundiais 2030: o que entidades e personalidades internacionais pensam sobre o futuro do mundo	IPEA, 2015	<ol style="list-style-type: none"> 1. Discussão das principais megatendências mundiais que incidirão até 2030 e oportunidades e ameaças para o Brasil que essas megatendências mundiais trazem. 2. Principais conceitos e a metodologia utilizada para o melhor entendimento do futuro, assim como a síntese dos principais resultados e a bibliografia-base consultada sobre o futuro. 3. Megatendências ligadas à dimensão população e sociedade. 4. Megatendências na dimensão ciência e tecnologia (C&T). 5. Dimensão econômica. 6. Dimensão meio ambiente. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Falta de visão de futuro e de pensamento estratégico. 2. Problemas causados pela urbanização, crescimento populacional e pobreza. 3. Déficit de governança global e imprevisibilidade das relações internacionais. 4. Aceleração do desenvolvimento tecnológico e influência das TICs na natureza do trabalho, na estrutura de produção, de educação, de relação entre as pessoas e no lazer. 5. Desequilíbrios nas contas públicas, concentração de renda, crescimento da demanda por alimentos e por energia. 6. Modelo econômico atual, aumento da pressão sobre recursos hídricos e manutenção da ocorrência de eventos climáticos extremos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desenvolver pensamento e planejamento estratégicos de longo prazo. 2. Conhecer cenários globais para a construção de estratégias e de políticas públicas sinérgicas e eficazes. 3. Monitorar o processo de urbanização e a gestão sustentável do crescimento urbano. 4. Prorrogar a idade mínima de aposentadoria em função do aumento da expectativa de vida. 5. Investir em automação, robótica, nano tecnologia e biotecnologia. 6. Desenvolver políticas consistentes de investimento em infraestrutura e para promover melhoria da qualidade de vida. 7. Adotar um modelo de desenvolvimento sustentável. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Investimento na capacidade de construir cenários prospectivos e de planejar, tendo como referência os interesses nacionais. 2. Ampliação da participação do setor privado na função de prestação de serviços públicos. 3. Adaptação do papel do Estado frente aos novos desafios sociais e populacionais. 4. Intensificação dos investimentos voltados para o progresso científico e tecnológico. 5. Aumento da responsabilidade fiscal dos governos. 6. Inserção da variável ambiental, em todos os seus aspectos, na estratégia macro de desenvolvimento. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tomar conhecimento das visões a respeito do futuro, desenvolvido por diversas entidades e personalidades ao redor do mundo para a redução de pontos cegos e para a análise de impactos na sociedade brasileira. 2. Conhecer, interpretar e criticar as visões de mundo de países e de organizações buscando antever as tendências mundiais e o comportamento de atores relevantes nas próximas décadas. 3. O Brasil deve tomar consciência do seu papel de construtor ativo do futuro. 4. Promover maior abertura comercial e concorrência interna como fatores preponderantes do crescimento.

Tabela 3.2 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
2. Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento	IPEA e Associação Nacional dos Servidores da Carreira de APO, 2017	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construção de cenários para o Brasil para subsidiar o debate e a formulação de estratégias de longo prazo para o país, tendo 2035 como horizonte temporal, abordando múltiplas dimensões: social, econômica, territorial e político-institucional. 2. Proposição de uma metodologia para ser utilizada na construção de cenários. 3. Apresentação de riscos e oportunidades que cada cenário apresenta para o desenvolvimento do Brasil. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausência de um projeto nacional de desenvolvimento, prevalecendo a cultura de curto prazo, com o Estado agindo reativamente, respondendo a pressões emergenciais. 2. Crescimento econômico como prioridade dos governos brasileiros e relegação do resgate da dívida social a segundo plano. 3. Insuficiência de recursos para realizar os investimentos necessários. 4. Os investimentos nas áreas de infraestrutura, ciência, tecnologia e inovação e novas tecnologias permaneceram associados a setores tradicionais da economia e não se disseminaram para atividades econômicas inovadoras. 5. Sociedade bastante fragmentada e economia fortemente baseada na exportação de commodities. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar uma estratégia de desenvolvimento para o país que oriente as ações dos agentes públicos e privados no longo prazo. 2. Fazer uma reflexão a respeito da condução das políticas públicas sociais do país nos próximos anos de forma que as conquistas econômicas se tornem proveitosas para todos os brasileiros, e não apenas para uma parcela da população. 3. Realizar reformas e controlar o aumento de gastos. 4. Ampliar o investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I), diminuir a concorrência por recursos entre as áreas econômicas e sociais, definir critérios de priorização de investimentos e discutir sobre as fontes de financiamento para o desenvolvimento. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incorporação de práticas de inteligência estratégica nas organizações e adoção de bons sistemas de antecipação e de modelagem de futuros possíveis. 2. Análise da destinação dos ganhos econômicos que o Brasil colheu ao longo dos últimos quinze anos. 3. Necessidade de utilização de benefícios de ordem assistencial e da utilização de complemento de receitas para suprir a necessidade de fomento da previdência social. 4. Ter recursos assegurados e criar instrumentos que garantam a continuidade dos projetos quando da mudança de governos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estabelecer visão de futuro e objetivos estratégicos do país por assuntos de interesse nacional, visando ao desenvolvimento sustentável nas vertentes econômica, social e ambiental. 2. Associar o planejamento e os respectivos planos a ferramentas de gestão e aos recursos orçamentários de acordo com as capacidades reais do Estado. 3. Pactuar estratégia de desenvolvimento do país entre os diversos atores envolvidos, monitorar e avaliar as decisões segundo as mudanças no ambiente. 4. Investir em plataformas e centros de inteligência capazes de coletar, analisar e disseminar, de forma sistemática, informações sobre tendências gerais para subsidiar a tomada de decisão e definir políticas públicas.

Tabela 3.3 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
3. Panoramas setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil	BNDES, 2017	<ol style="list-style-type: none"> 1. Discussões sobre desafios a serem superados para a retomada do crescimento. 2. Contribuições para o desenvolvimento consolidado e sustentável do país até os anos de 2020 a 2030. 3. Tendências capazes de alterar o ambiente de negócios em que as firmas atuam: movimentos de empoderamento individual e ascensão da classe média; mudanças na demografia; soluções inovativas que mitiguem mudanças climáticas e escassez hídrica. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alto custo da logística e baixa produtividade e competitividade da economia brasileira. 2. Baixo investimento em infraestrutura no Brasil. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Equilibrar a matriz modal de transportes do Brasil por meio de: (i) aumento da abrangência da rede atual (extensão, em km) e da capacidade de transporte (oferta) de serviços ferroviários e aquaviários mais econômicos mais sustentáveis e menos dependentes da variável preço do petróleo; e (ii) aumentar a produtividade dos ativos existentes. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melhoria do ambiente de negócios, da estrutura de capital das empresas pela facilitação do acesso ao crédito e simplificação do sistema tributário brasileiro e qualificação da mão de obra. 2. Estruturação de planejamento de longo prazo, de marcos setoriais que forneçam segurança econômica e jurídica aos investidores, incentivo ao investimento estrangeiro e resolução de conflitos. 3. Definição de medidas para facilitar a entrada de empresas estrangeiras para competir na concessão de ativos de infraestrutura logística. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estabelecer, na fase de leilão, um ambiente jurídico e econômico estável, além da definição de uma estrutura competitiva, com a participação mais ampla possível de interessados competentes. 2. Desburocratizar os setores, reduzir custos, aprimorar o ambiente regulatório e aumentar a qualificação da mão de obra por meio da melhoria na educação. 3. Reorientar a matriz de transporte em direção a modais mais eficientes, mas também de expansão de toda a base de ativos logísticos no país.

Tabela 3.4 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
4. Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável	CEPAL, 2016	<ol style="list-style-type: none"> O novo estilo de desenvolvimento: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. As grandes mudanças em andamento no contexto global. As tendências do crescimento, investimento, comércio internacional e a explosiva expansão do sistema financeiro na economia mundial. Propostas de estratégias e políticas públicas para o desenvolvimento para superar o estilo dominante de desenvolvimento. 	<ol style="list-style-type: none"> Insustentabilidade do estilo dominante de desenvolvimento. Desaceleração global da demanda agregada, que se traduz em uma taxa mais baixa de crescimento econômico. Complexidade para implementar políticas e alinhar ou reformar instituições para a Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável. Perpetuação de um modelo de desenvolvimento exclusivo e insustentável ambientalmente. 	<ol style="list-style-type: none"> Implementar a Agenda 2030. Adotar uma política keynesiana mundial em virtude da qual os países superavitários contribuam com sua demanda para recompor os equilíbrios globais. Construir bens públicos globais, com seus correspondentes sistemas de governança e de políticas nacionais. Adoção de um novo estilo de desenvolvimento e a implementação de políticas econômicas, industriais, sociais e ambientais que devem estar alinhadas com a mudança estrutural progressiva. 	<ol style="list-style-type: none"> Construção de novas alianças, mais solidárias e equitativas, no plano internacional e dentro de cada país. Adotar um novo quadro institucional no sistema mundial, que adote o pleno emprego e o crescimento como objetivos centrais. Estabelecer um marco analítico que articule as políticas entre si e com as variáveis econômicas relevantes. Mudança estrutural progressiva com a igualdade e a sustentabilidade ambiental no centro, com base em coalizões sociais e pactos para a governança no âmbito mundial, regional e nacional. 	<ol style="list-style-type: none"> Estabelecer visão de longo prazo e uma nova correlação de forças sociais e políticas que permita implementar os novos mecanismos básicos de governança e articular as coalizões políticas que os sustentem. Construir bens públicos globais, com seus correspondentes sistemas de governança e de políticas nacionais. Estabelecer mecanismos de governança em quatro âmbitos: (i) coordenação internacional; (ii) uma nova arquitetura financeira; (iii) mecanismos e regras que premiem os esforços para desacoplar a produção e as emissões de poluentes; e governança para reduzir a desigualdade entre os países.

Tabela 3.5 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
5. Desafios da Nação – Volume 1	IPEA, 2018	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projeto de desenvolvimento nacional que consiste em proposições que promoverão a elevação da produtividade dos fatores de produção. 2. Problemas relacionados ao baixo crescimento econômico 3. Financiamento do Desenvolvimento 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elevados custos socioeconômicos, elevado desemprego estrutural e baixa produtividade no Brasil. 2. Diminuição do ritmo de acumulação de capital e da produtividade da economia devido aos desequilíbrios fiscais e monetários. 3. Carência de recursos para empréstimos de longo prazo, ineficiência do mercado de crédito, baixa qualidade dos investimentos. 4. Problemas institucionais no mercado financeiro têm inibido o setor privado e elevado os riscos regulatórios 5. Esgotamento do modelo tradicional de financiamento no Brasil, baseado em crédito público 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promover o aumento da eficiência alocativa na economia. 2. Construir um ambiente maroeconômico estável, com políticas monetária e fiscal críveis e sustentáveis. 3. Dar novo foco à atuação dos bancos públicos, e coordenar ações e mudanças regulatórias que fomentem o mercado privado de crédito, sempre em um contexto de rigor fiscal e estabilidade macroeconômica. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realização das reformas em curso – fiscal, trabalhista, previdenciária e tributária. 2. Construção de um ambiente maroeconômico estável, com políticas monetária e fiscal críveis. 3. Priorização dos projetos que resultem em maior impacto sobre a produtividade. 4. Criação de um novo arranjo entre fontes públicas e privadas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apoiar a elaboração de planos de desenvolvimento setoriais e monitorar, analisar e avaliar o processo da sua implementação, assim como propor novos conteúdos. 2. Promover maior abertura comercial, reformas regulatórias e dos mecanismos de governança pública, um modelo adequado de concessão na área de infraestrutura e aperfeiçoamento dos mecanismos de suporte à inovação.

Tabela 3.6 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
6. Las tendencias mundiales y el futuro de America Latina	CEPAL, 2014	<p>1. Apresentação de seis tendências globais dominantes: governabilidade; desigualdade; produtividade, integração e alianças internacionais; desenvolvimento sustentável e mudanças climáticas.</p> <p>2. Importância de antecipar cenários</p>	<p>1. Falta de profundidade estratégica e perspectiva de longo prazo insuficiente.</p>	<p>1. Fortalecer a capacidade prospectiva e a reflexão estratégica.</p>	<p>1. Conhecer e elaborar cenários globais de longo prazo e detectar tipo e magnitude dos desafios, riscos e oportunidades a enfrentar.</p>	<p>1. Os governos devem se preparar do ponto de vista humano e institucional para atuar em condições de incerteza e mudanças aceleradas, visto que a globalização gerará uma grande quantidade de efeitos não controláveis no nível de cada país.</p> <p>2. As perspectivas de longo prazo devem integrar-se no discurso político a fim de traçar rumos e facilitar os acordos políticos de longo alcance.</p>

Tabela 3.7 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
7. Desafios ao aumento do investimento privado em infraestrutura no Brasil	Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos, 2018	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hiato de investimentos em infraestrutura no Brasil. 2. aumento da produtividade, estímulo ao crescimento econômico, parcerias com o setor privado. 3. Recomendações para oito temas: planejamento, estruturação e licitação, elaboração de contratos, financiamento, execução, licenciamento socioambiental, regulação, ambiente institucional. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausência de planejamento de longo prazo. 2. Morosidade e baixa qualidade dos processos licitatórios. 3. Complexidades inerentes ao financiamento de projetos de infraestrutura. 4. Entraves inerentes à emissão de licenças ambientais. 5. Problemas com o ambiente regulatório. 6. Fragmentação da gestão e da coordenação dos órgãos e entidades na administração pública. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar um planejamento de longo prazo contendo os projetos prioritários para o país. 2. Melhorar a estruturação de projetos a serem licitados e aperfeiçoar a alocação de riscos nos contratos. 3. Diversificar as fontes de financiamento, adotar mecanismos de proteção cambial, desenvolver o mercado de seguro-garantia. 4. Reduzir as incertezas quanto às exigências para obtenção das licenças e reduzir o tempo de concessão. 5. Garantir maior estabilidade ao marco regulatório e aprimorar o processo de elaboração de normas nas Agências. 6. Melhorar o ambiente institucional por meio da coordenação entre os órgãos e centralizar o relacionamento com os potenciais empreendedores. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Blindagem contra o risco de descontinuidade e priorização dos projetos com maior viabilidade econômico-financeira. 2. Ter estudos prévios de boa qualidade, reforçar a capacidade de análise do setor público e estreitar diálogo com o TCU. 3. Reposicionamento estratégico do BNDES e maior seletividade na escolha de setores com acesso ao crédito. 4. Envolvimento dos órgãos desde o planejamento, melhoria da qualidade dos estudos, criação de uma instância de integração dos órgãos. 5. Ter a metodologia de Análise de Impacto Regulatório (AIR) institucionalizada e adotada nas agências. 6. Capacidade de interlocução simultânea com diversos órgãos na esfera pública. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transferir a elaboração do planejamento de longo prazo para um órgão independente, com quadro técnico qualificado. 2. Criar unidade para centralizar as funções de estruturação de projetos e condução dos processos licitatórios. 3. Criar mecanismos para atrair o investimento privado. 4. Rever continuamente os processos de modo a torná-los mais ágeis, com melhor uso dos quadros disponíveis. 5. Realizar alterações regulatórias com melhor avaliação de seus impactos sobre os empreendimentos privados e sobre os usuários. 6. Reforçar os instrumentos que garantam nomeação de pessoas com perfil técnico para cargos de direção. 7. Fortalecer e expandir o modelo do Conselho do PPI.

Tabela 3.8 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
8. De volta ao planejamento: como preencher a lacuna de infraestrutura no Brasil em tempos de austeridade	Grupo Banco Mundial, 2017	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baixo estoque de infraestrutura física. 2. Desafios ao investimento em infraestrutura. 3. O declínio do investimento em infraestrutura no Brasil e as consequências negativas sobre o crescimento econômico. 4. Problemas de capacidade de gestão dos governos locais. 5. Atrasos nos licenciamentos ambientais e nas licitações e contratos. 6. Incertezas regulatórias e fragmentação do panorama regulatório. 7. Raízes políticas da lacuna de infraestrutura no Brasil. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existência de uma lacuna significativa e baixa qualidade da infraestrutura. 2. Incapacidade do setor público de suprir as demandas de investimentos e baixo investimento do setor privado. 3. Reforço do perfil de pobreza e desigualdade devido às variações de avesso a infraestrutura 4. Diminuição dos investimentos em infraestrutura em consequências de crises fiscais e instabilidade econômica. 5. Ineficiência dos investimentos recentes em infraestrutura no Brasil. 6. Uso do orçamento público como moeda de troca de votos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar significativamente a eficiência de gastos com infraestrutura e promover melhorias na implementação e na qualidade do financiamento. 2. Tornar o setor de infraestrutura mais atraente para investidores privados. 3. Minimizar as diferenças com a qual o investimento privado é atraído para cada setor. 4. Diminuição das despesas correntes do governo central, realização de reformas. 5. Melhorar a capacidade geral de planejamento, gestão, execução e monitoramento de projetos complexos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconstrução de sua capacidade de planejamento, orçamento e gestão de ativos de infraestrutura. 2. Desenvolvimento da carteira de projetos, da gestão de contratos, da regulamentação, supervisão pública e de outros aspectos de governança da infraestrutura. 3. Melhoria da qualidade da regulamentação dos setores disponibilidade dos usuários a pagar por serviços de infraestrutura. 4. Aumento da poupança interna e eficiência no uso dos recursos. 5. Definição de objetivos mais claros, mudanças na governança e arcabouços mais robustos de regulamentação e supervisão. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conceber políticas, instituições e regulamentações adequadas. 2. Aprimorar a governança para ampliação do investimento privado. 3. Aumentar os níveis de investimento em infraestrutura para impactar positivamente o crescimento econômico. 4. Realizar mudanças no planejamento e regulamentação da infraestrutura e no sistema orçamentário. 5. Fortalecimento do papel do PPI, integração dos sistemas de informação, racionalização dos procedimentos do processo de licenciamento ambiental e de licitações, fortalecimento das agências reguladoras por meio da nomeação de diretores independentes e competentes, implementação de reformas anunciadas.

Tabela 3.9 – Síntese dos estudos

Publicação	Fonte	Temas Relevantes	Problemas Enfatizados	Estratégia Proposta	Requisitos Necessários	Recomendações
9. O financiamento do investimento de infraestrutura no Brasil: uma agenda para sua expansão sustentada	CNI, 2016	<ol style="list-style-type: none"> 1. Subinvestimento em infraestrutura e o excesso de demanda por serviços. 2. Setor público como principal fonte de financiamento da infraestrutura. 3. Histórico de paralisações e de atrasos na conclusão das obras. 4. Crédito bancário de longo prazo. <p>Baixa qualidade dos investimentos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baixos investimentos, escolhas errôneas, problemas na execução de projetos, dilação nos custos e prazos. 2. Barreiras que dificultam a expansão do financiamento privado. 3. Riscos de execução intensificado pela falta de planejamento, instabilidade regulatória e mudança das regras de forma extemporânea. 4. Fragilidade do mercado de seguro-garantia e as barreiras ao financiamento de longo prazo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reverter a redução progressiva da poupança pública e maior disciplina das contas públicas. 2. Criar um ambiente receptivo ao investimento privado e estabelecer um novo regime de financiamento do investimento. 3. Aprimorar as práticas de planejamento de longo prazo e melhorar a qualidade dos projetos. 4. Estruturar o financiamento sob a forma de “project finance”. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reforma no plano fiscal para aumento da poupança pública. 2. Estabilidade política e regulatória, simplificação de procedimentos burocráticos e diversificação do financiamento. 3. Despartidarização das agências e maior autonomia. 4. Estabelecimento de garantias corporativas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar um conjunto de iniciativas que no seu todo constituam uma verdadeira reforma do Estado. 2. Adotar medidas para o desenvolvimento dos mercados de capitais e de crédito bancário. 3. Possibilitar, por meio de medidas legais, regulatórias e tributárias, a ampliação do “funding” de longo prazo dos bancos comerciais. 4. Estimular o maior protagonismo de bancos privados e do mercado de capitais nos projetos e reavaliar o papel do financiamento público.

3.2 O Conjunto das Medidas Vigentes no Governo

Os estudos analisados neste documento ressaltam os principais problemas observados no setor de infraestrutura, destacando-se aspectos e temáticas que tendem a acentuar esses problemas, bem como a sugestão de metodologias para melhor qualificar o processo de tomada de decisão quanto ao desenvolvimento do país.

Os programas de investimentos em infraestrutura têm estado no centro das estratégias governamentais dos últimos anos e os problemas que persistem demandam soluções de natureza perene. O governo federal tem atuado em várias frentes para garantir a retomada do crescimento e as melhorias necessárias visando alavancar esses investimentos.

Essas iniciativas estão diretamente alinhadas com parte das proposições apresentadas nos estudos revisados, por comporem o conjunto de ações do governo federal para atuar de forma proativa nos problemas da infraestrutura, resultando basicamente na reformulação da governança de algumas estruturas governamentais; em mudanças no planejamento e tentativas de ampliação do investimento privado em infraestrutura; bem como na tentativa de instituir estratégia de longo prazo de desenvolvimento econômico e social priorizando cinco eixos de ação.

Embora os problemas relacionados à infraestrutura brasileira demandem a implementação de um conjunto de ações estruturado e amplo para sua solução, as iniciativas já implementadas indicam que o governo brasileiro tem ciência dos gargalos existentes e vem buscando adotar medidas para atenuar os problemas.

Desatacam-se as seguintes iniciativas realizadas pelo governo federal a partir de 2015:

- (i) criação da Secretaria SPPI e da Empresa de Planejamento e Logística S. A. (EPL) em 2016;
- (ii) retomada dos investimentos em infraestrutura, priorizando algumas intervenções estratégicas, por meio do Programa Avançar em novembro de 2017;
- (iii) elaboração do Projeto de Lei N.º 9.163, de 2017 que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, submetido para apreciação do Presidente da República em 23 de novembro de 2017;
- (iv) lançamento do Plano Nacional de Logística (PNL) em junho de 2018; e
- (v) divulgação para consulta pública da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, elaborada pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, em 2018.

i) Criação do PPI e da SPPI

Nas circunstâncias atuais, em que o Brasil precisa concentrar esforços para eliminar o hiato de investimentos no setor de infraestrutura, as parcerias com o setor privado surgem como importante alternativa. Essas parcerias, se bem desenhadas e reguladas, têm o potencial de liberar recursos do orçamento para outros usos, promover ganhos de eficiência na prestação de serviços, salvaguardar os interesses dos usuários e permitir a implantação de empreendimentos com maior rapidez.

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) foi criado pela Lei nº 13.334, de 2016, com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada, por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização. A estrutura

institucional criada para conduzir o programa foi o Conselho do PPI e a SPPI. O Conselho é o órgão colegiado que avalia e recomenda ao Presidente da República os projetos que integrarão o PPI, decidindo, ainda, sobre temas relacionados à execução dos contratos de parcerias e desestatizações. Já a Secretaria é vinculada à Presidência da República e atua em apoio aos Ministérios e às Agências Reguladoras para a execução das atividades do Programa.

Ao instituir o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e a secretaria Especial do Programa de Parcerias e Investimentos (SPPI), o governo federal deu um passo importante. Essa iniciativa aprimorou o diálogo com os agentes privados e também a coordenação entre os diversos órgãos de governo envolvidos na estruturação dos projetos prioritários, o que permitiu a realização de novos investimentos em áreas estratégicas para o país.

São objetivos do PPI:

- ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País;
- garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas aos usuários;
- promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;
- assegurar a estabilidade e a segurança jurídica dos contratos, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos;
- fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação.

A Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) conta com especialistas nas áreas de infraestrutura, finanças, engenharia, direito, economia e relações internacionais. Sua missão é viabilizar o cumprimento dos objetivos do Programa, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

Uma vez que os empreendimentos forem qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos, eles serão tratados como prioridade nacional. Os órgãos e entidades envolvidos devem atuar para que os processos e atos necessários à estruturação, liberação e execução do projeto ocorram de forma eficiente e econômica.

ii) Programa Avançar

Dentre as ações de retomada do crescimento econômico, o governo federal lançou, em novembro de 2017, o Programa Agora é Avançar, com o objetivo de alavancar o setor de infraestrutura e promover investimentos no país. Essa iniciativa prioriza 7.439 obras, contando com um orçamento de mais de R\$ 130 bilhões até 2018. Os projetos contaram com investimentos do Orçamento Geral da União (OGU), do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e de empresas estatais.

O programa foi dividido em três eixos: (i) Avançar, com um orçamento público de mais de R\$ 42 bilhões e uma carteira de projetos com mais de 6 mil empreendimentos; (ii) Avançar Cidades, com quase R\$ 30 bilhões de financiamento em mais de 1.100 projetos; e (iii) Avançar Energia, com investimentos de mais de R\$ 58 bilhões e 97 projetos. Esses empreendimentos preveem a realização de obras estruturantes nas áreas de saúde, educação, transporte,

saneamento, esporte, cultura, defesa, comunicações, energia e habitação, que fortalecerão as infraestruturas econômica e urbana do país.

A coordenação do Programa ficou com a Secretaria-Geral da Presidência, envolvendo outros 11 Ministérios. Esses recursos foram destinados a projetos já em andamento ou a obras que estavam paradas e que foram consideradas prioritárias, sendo que parte dos projetos já estavam previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído desde 2007.

O anúncio dos investimentos ocorreu quando o governo adotava medidas para controlar os gastos públicos e de aperto fiscal por conta da crise econômica, que se refletiu em queda da arrecadação.

Buscou-se aqui racionalizar os investimentos em infraestrutura em função do contexto de restrição fiscal e da pouca disponibilidade de recursos orçamentários. Desse modo, foram priorizadas as obras em andamento ou paralisadas que tinham grande possibilidade de serem finalizadas até dezembro de 2018, e novas obras de projetos considerados estratégicos que apresentavam melhores condições para sua concretização. Desse modo, essa iniciativa contemplou parte das orientações contidas nos estudos revisados, para qualificar os investimentos em infraestrutura buscando mais eficiência, assim como a realização de ajustes na governança dessa ação.

iii) Projeto de Lei nº 9.163, de 2017, que dispõe sobre a política de governança da administração pública federal

Trata-se de minuta de Projeto de Lei elaborada pelo Ministério do Planejamento e encaminhada ao Presidente da República em 23 de novembro de 2017, após recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU). Sugere-se no documento a edição de normativo com o estabelecimento da política de governança pública no âmbito dos poderes da União. Segundo o TCU, o momento atual é desafiador e a edição de uma Lei de Governança Pública pode ter papel importante para elevar a confiança da população e do mercado em relação à gestão e à governança pública. Busca-se com isso orientar os gestores a valorizarem questões como acompanhamento de resultados, melhoria do desempenho, processo decisório baseado em evidências, estratégia de longo prazo consistente e construção de procedimentos para monitoramento e avaliação das ações de governo.

A partir da consolidação das referidas contribuições, foi elaborada minuta de Projeto de Lei com o objetivo de estabelecer princípios, diretrizes e práticas de governança pública voltados à melhoria do desempenho das organizações no cumprimento de sua missão institucional. Complementarmente, objetivou-se fortalecer as instituições brasileiras de modo a gerar, preservar e entregar valor público com transparência, efetividade e “accountability” à sociedade.

Desse modo, a minuta de Projeto de Lei apresenta uma lista sintética e tecnicamente rigorosa de princípios e diretrizes de governança pública, definidos a partir: i) das recomendações mais atuais de organizações internacionais especializadas no tema, em especial a OCDE; ii) de referenciais de governança do Tribunal de Contas da União; e iii) de uma revisão da literatura especializada.

O projeto proposto apresenta três conjuntos de instrumentos principais: (i) a estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social; (ii) os planos nacionais, setoriais e regionais; e (iii) o Plano Plurianual da União.

De acordo com a norma proposta, a estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social será estabelecida para o período de doze anos e definirá as diretrizes e as orientações de longo prazo para a atuação estável e coerente dos órgãos e entidades.

No Art. 10 está previsto que a estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social será consubstanciada em relatório que conterá:

- I. as diretrizes e as bases do desenvolvimento econômico e social nacional equilibrado;
- II. os desafios a serem enfrentados pelo País;
- III. o cenário macroeconômico;
- IV. as orientações de longo prazo;
- V. as macrotendências e seus impactos nas políticas públicas; e
- VI. os riscos e as possíveis orientações para construção de suas medidas mitigadoras.

Além da previsão de uma estratégia nacional de planejamento de longo prazo, o normativo prevê o estabelecimento de índices-chaves para mensurar a situação nacional e permitir a comparação internacional, de forma a subsidiar a avaliação do cumprimento das diretrizes e das orientações de longo prazo para a atuação dos órgãos orçamentários.

Os planos nacionais, setoriais e regionais, instrumentos de comunicação à sociedade das ações governamentais, terão duração mínima de quatro anos e serão elaborados em consonância com a estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social, com o plano plurianual e com as diretrizes das políticas nacionais afins.

As proposições nesse Projeto de Lei estão em conformidade com as orientações indicadas na quase totalidade dos estudos analisados, principalmente no que diz respeito à necessidade de o Brasil priorizar a melhoria da governança na administração pública e também de estabelecer um instrumento de planejamento de longo prazo para orientar uma proposta de desenvolvimento nacional.

iv) Plano Nacional de Logística

A baixa competitividade brasileira se deve, entre outros fatores, às deficiências no planejamento integrado dos modos de transportes, no desenvolvimento de projetos, no investimento de recursos em infraestrutura e na capacidade de execução de projetos. A queda de competitividade promovida por esses problemas resulta no aumento do Custo Brasil, o conjunto de gargalos econômicos e institucionais que impedem o desenvolvimento econômico e social.

A falta de um planejamento sistêmico e de longo prazo acarreta usos ineficazes dos modos de transportes, congestionando alguns e forçando capacidade ociosa em outros. Um exemplo disso é o elevado desgaste das rodovias pelo intenso uso do modo rodoviário para o transporte de cargas, enquanto há baixo uso do potencial hidroviário brasileiro.

Nesse sentido, lançou-se uma iniciativa para impulsionar a execução de projetos de infraestrutura: o Programa de Investimento em Logística (PIL). A primeira fase do PIL foi divulgada em 2012 com o mesmo objetivo do PAC, porém com enfoque no setor de transportes. O PIL distingue-se do PAC principalmente por ter como base o incentivo ao investimento privado, ainda que na sua primeira fase dependesse do financiamento oficial (BNDES, fundamentalmente, além de aportes do FI-FGTS e fundos constitucionais). Em 2015 o governo lançou o PIL 2, que dá continuidade aos projetos do PIL 1, além de propor novos projetos, porém com menor ênfase no suporte do BNDES.

Com a criação do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) passou a ser vinculada à Secretaria-Geral da Presidência da República, cabendo a ela função de destaque no planejamento de ações para a logística do setor de transportes.

A EPL lançou em junho de 2018 o Plano Nacional de Logística (PNL), com o objetivo de elaborar o planejamento estratégico para a movimentação das cargas, considerando os diversos modos de transportes, visando identificar as necessidades e as oportunidades de investimento a médio e a longo prazo, provendo o país de um sistema integrado, eficiente e competitivo, no que diz respeito à infraestrutura do setor.

Trata-se de mais uma iniciativa do governo federal para aprimorar as condições de logística do país por meio da ampliação de investimentos e integração dos diversos modais de transportes. O PIL, lançado anteriormente em 2012 e 2015, não obteve o êxito planejado, requerendo novas investidas governamentais para revigorar o setor.

O PNL poderá contribuir para a melhoria na alocação dos recursos, uma vez que tem como principal objetivo identificar e propor, com base no diagnóstico de infraestrutura de transportes, soluções capazes de incentivar a redução dos custos, melhorar o nível de serviço para os usuários, buscar a eficiência da matriz de transportes, aumentar a eficiência dos modos utilizados para a movimentação das cargas e diminuir a emissão de poluentes.

No Relatório Executivo do PNL apresentam-se propostas para modernizar e integrar os diversos modos de transporte, de forma a atingir maior efetividade dos investimentos na infraestrutura e contribuir com o desenvolvimento de um sistema inovador e eficiente para movimentação de cargas no país.

Em julho de 2018 o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República publicou a Resolução Nº 45, aprovando o PNL e recomendando a instituição do Comitê de Governança do Plano. No Plano estão indicados os empreendimentos e investimentos necessários para otimizar a infraestrutura até o ano de 2025.

Esse Plano é uma ferramenta importante para tomadas de decisões e resultará na maior integração entre os modos de transporte. Os novos cenários apontados no PNL possibilitam ao Governo Federal a estruturação dos investimentos em infraestrutura de transporte para os próximos anos, diminuindo assim os gargalos existentes.

Essa iniciativa segue alguns dos preceitos especificados nos estudos considerados, dado que propõe estratégia para atuação no longo prazo e também por adotar metodologia de análise que contemplou a técnica de proposição de cenários, buscando qualificar a ação governamental e, consequentemente, otimizar os investimentos a serem realizados. Também se destaca a participação de outros órgãos e instituições privadas ligadas ao setor de transportes, numa tentativa de alinhar os objetivos governamentais à realidade dos investidores privados.

v) *Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social*

Trata-se de versão para discussão da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social para o Brasil no período de 2020 a 2031, concebida com o objetivo de orientar, articular e influenciar as discussões dos demais instrumentos do planejamento do desenvolvimento nacional (planos nacionais, setoriais e regionais e o Plano Plurianual – PPA da União), visando à melhoria da governança em âmbito governamental.

Esse documento foi elaborado tomando como referência estudos e reflexões de longo prazo publicados por órgãos de pesquisa e planejamento da administração pública federal e de

consulta aos ministérios do governo federal. Em seguida, o documento foi disponibilizado em consulta pública, com vistas ao recebimento de contribuições da sociedade e de especialistas.

Procurando atender ao Art. 174, § 1º da Constituição Federal, que dispõe que “a lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento” o Poder Executivo encaminhou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 9.163, de 23 de novembro de 2017.

Também foi editado o Decreto nº 9.203, de 22 de novembro de 2017, que “dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional”. Esse decreto instituiu o Comitê Interministerial de Governança (CIG), que, em sua primeira reunião, em 16 de fevereiro de 2018, recomendou ao MPDG que elaborasse os estudos preparatórios para a formulação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 2020-2031.

Dentre os documentos publicados recentemente que orientaram a elaboração dessa estratégia, destacam-se: *Desafios da Nação*, elaborado pelo Ipea; *Panoramas Setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil*; *Visão 2035: Brasil, país desenvolvido* e *Desafios do Desenvolvimento do Brasil I*, formulados pelo BNDES; além dos esforços do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para a elaboração e o aprimoramento de diversos indicadores, com vistas a atender compromissos assumidos nacional e internacionalmente pelo governo brasileiro.

As discussões apresentadas nessas publicações mostraram ser relevante inserir no debate acerca do desenvolvimento nacional as agendas globais para as quais o Brasil assumiu compromissos, com destaque para as agendas dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e da 21ª Conferência das Partes (COP 21), bem como o Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.

A Estratégia Nacional foi organizada em torno de cinco eixos que contemplam, de forma agregada, os setores propulsores do desenvolvimento econômico e da inclusão social nos próximos doze anos: (1) econômico; (2) institucional; (3) infraestrutura; (4) ambiental; e (5) social. Para cada eixo foram especificados indicadores, articulação com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), megatendências, desafios e orientações, além de riscos. Existe clara relação entre os eixos, visto que os temas tratados em cada um deles têm caráter de transversalidade e sinergia, e, juntos, concorrem para uma efetiva concretização das diretrizes da Estratégia Nacional.

A diretriz principal desse documento visa subsidiar a concretização dos objetivos fundamentais previstos na CF/1988 para o período de doze anos, com o intuito de aproximar o Brasil do padrão de desenvolvimento econômico e social observado nos países desenvolvidos. Para isso, é essencial que o Estado melhore sua governança, obtendo maior eficiência e eficácia das ações governamentais e implante ações que visem garantir um ambiente de negócios favorável ao empreendedorismo e ao investimento.

4. INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS E INFRAESTRUTURA

Compor uma rede de infraestrutura moderna, confiável e sustentável para atender às aspirações dos brasileiros em relação à melhoria da qualidade de vida, constitui um dos principais desafios enfrentados pelo país. Os investimentos em transportes e mobilidade urbana, abastecimento de água e esgotamento sanitário, transmissão de energia, além de outros segmentos, têm poder multiplicador que vai além dos efeitos positivos de aumentar o bem-estar; estando diretamente

associado à criação de novos empregos, ganhos de produtividade e estímulos ao crescimento econômico, em um ciclo virtuoso que se retroalimenta.

De um lado, encontra-se uma rede de infraestrutura deficiente que não atende a contento às diferentes funções pelas quais é demandada; de outro, a restrição fiscal e o esgotamento do Estado como o principal promotor dos investimentos. Uma possibilidade para lidar com essa situação é promover parcerias com a iniciativa privada para viabilizar a implementação de novos projetos.

Para tanto, é reconhecida a importância dos acordos internacionais assinados com o intuito de promover a cooperação técnica entre as partes, priorizando o setor de infraestrutura. Eles têm o potencial de ampliar o diálogo entre os diferentes atores envolvidos no processo de promoção de investimentos nos diferentes segmentos do setor de infraestrutura e na melhoria da governança.

4.1 Panorama dos Investimentos Estrangeiros Diretos no Brasil

Documento recente (BACEN (2018)) mostra que no período de 2010 a 2016 houve certa estabilidade no posicionamento dos principais países investidores diretos no Brasil. Os Países Baixos são os maiores investidores no Brasil, seguidos de Estados Unidos, Espanha, Luxemburgo, França e Japão.

A Figura 1 apresenta a evolução recente do IED no Brasil pelos principais investidores.

O ano de maior IED nesse período ocorreu em 2012, seguido de queda constante até 2016. Destaca-se a atuação de Luxemburgo, que ultrapassou os investimentos de França e Japão a partir de 2012, ficando mais próximo dos Países Baixos, Estados Unidos e Espanha.

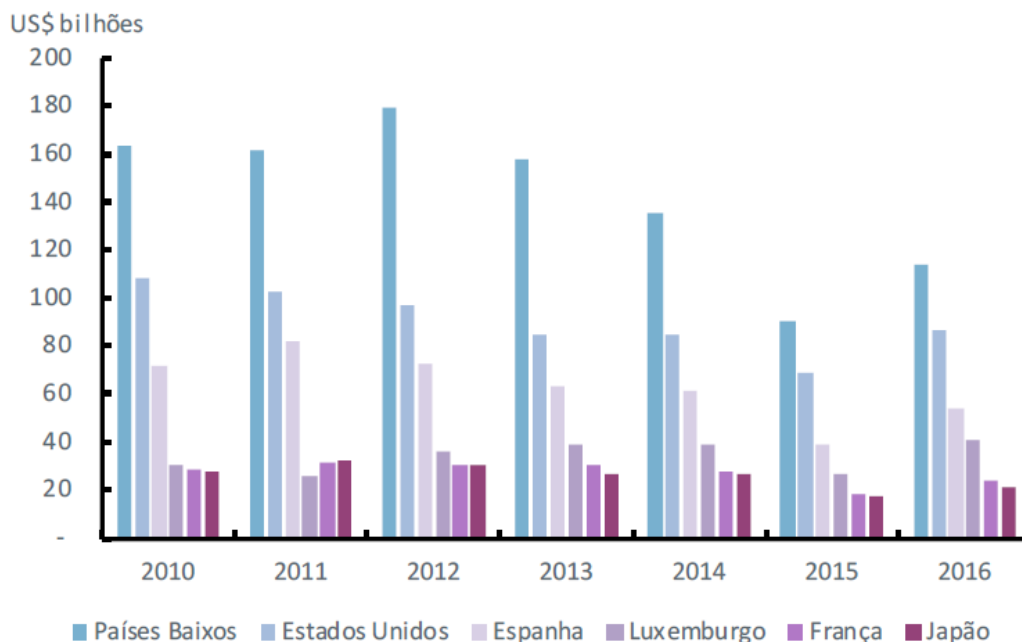


Figura 1 – Maiores países investidores 2010-2016

Fonte: BACEN, 2018, pág. 10.

Com relação à distribuição dos investimentos por setores, a Figura 2 mostra que a evolução do IED no período está principalmente concentrada nos setores de serviços, indústria e agricultura,

pecuária e extrativismo mineral. Vale ressaltar o aumento da participação do setor serviços a partir de 2014, alcançando a maior proporção a série em 2016, chegando a 55%, 10 pontos percentuais a mais que em 2010.

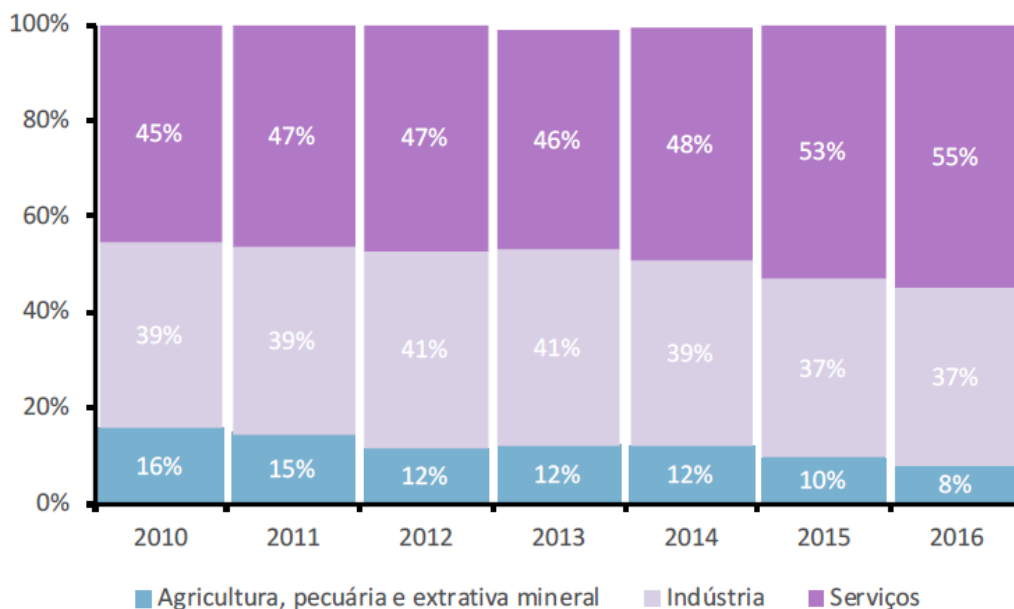


Figura 2 – Evolução da participação setorial do IDP 2010-2016

Fonte: BACEN, 2018, pág. 10.

De acordo com os dados mais recentes (IEDI 2018, pág. 1), o ano de 2017 não foi muito benéfico ao Investimento Externo Direto (IED) no mundo, tomando como referência o relatório sobre investimentos mundiais da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD).

No caso do Brasil, os recebimentos de IED em 2017 mereceram destaque, pela ascensão de três posições no ranking internacional dos influxos de investimento estrangeiro direto, passando da sétima para a quarta colocação. O Brasil apresentou crescimento de 8,1% no IED entre 2016 (US\$ 58 bilhões) e 2017 (US\$ 63 bilhões), ficando atrás apenas dos Estados Unidos, da China e de Hong Kong. O Brasil atraiu mais de 40% dos fluxos totais direcionados para a América Latina em 2017, ocorrendo no país nove das 10 maiores aquisições de empresas por estrangeiros na região (IEDI 2018, pág. 1).

Com relação aos receptores desses investimentos, destacam-se os setores: **energético**, cujo montante de IED em 2017 mais que triplicou comparando-se com 2016, atingindo US\$ 12,6 bilhões; **transporte e armazenamento**, em que o investimento quadruplicou, alcançando US\$ 6,6 bilhões; **manufatureiro**, sobretudo nos segmentos de **produtos químicos e de produtos alimentícios** que dobraram a atração de investimentos em relação a 2016, atingindo US\$ 3,2 bilhões e US\$ 2,6 bilhões, respectivamente; e **metalurgia**, onde o aumento de um ano para o outro foi de 45%, ao nível de US\$ 3,1 bilhões (IEDI 2018).

Dessas transações, principalmente na área de eletricidade, petróleo, transmissão de gás e agronegócio, percebe-se uma forte presença de investidores chineses. Toma-se, como exemplo, a estatal chinesa “State Grid”, que adquiriu, em três operações diferentes, a participação majoritária na CPFL Energia S.A., com valor estimado de US\$ 4,4 bilhões (IEDI 2018).

Segundo o Boletim de Investimentos Chineses produzido pelo Ministério do Planejamento, a maior parte dos investimentos chineses no Brasil teve origem em empresas de capital público. Empresas como a WISCO, China Three Gorges, SINOPEC e State Grid foram responsáveis por parte significativa dos investimentos previstos e/ou confirmados no período de 2004 a 2018.

Os setores energético e de extrativismo concentraram mais de 85% dos investimentos confirmados. Com US\$ 46,4 bilhões, a geração e transmissão de energia elétrica e a extração de minerais, de petróleo e de gás estão no foco do IED chinês no país.

A crise fiscal desde 2015 tem influenciado significativamente os investimentos estrangeiros, que apresentam queda constante desde então, com exceção dos chineses. Em 2017 houve aumento expressivo nos setores energético, transporte e armazenamento, mesmo que o montante investido nesses três setores em conjunto seja inferior ao total investido em serviços.

Uma análise dos investimentos apenas anunciados por países mostra interesse concentrado nos setores de telecomunicações, energia e gás: 33,3% dos anúncios de empresas dos EUA; França 29%; Itália 59,7%. A exceção é o Japão, que prioriza a indústria, com 52% dos anúncios realizados.

4.2 Acordos de Cooperação e o Fomento de Investimentos Internacionais

Os fluxos de capitais tendem a dirigir-se para economias emergentes com potencial de crescimento e mercados domésticos de dimensões. De acordo com Relatórios do Banco Central e da Unctad, a participação do Brasil é crescente nos fluxos de investimento estrangeiro direto (IED).

Diante disso, o Governo brasileiro tem buscado ampliar o ingresso de IED mediante a execução de acordos internacionais e de memorandos de cooperação e de entendimento com governos de outros países, visando ampliar o ingresso de recursos para ampliação de sua infraestrutura e o aumento da capacidade produtiva.

Esse objetivo levou o Ministério do Planejamento a firmar acordos com diferentes países com forte potencial de investimento. No final de 2015 foi criada nova área para dar suporte ao esforço de atração de investimento internacional e coordenar os trabalhos resultantes desses acordos, a Coordenação-Geral de Investimentos Internacionais (COGIN), vinculada à Secretaria de Assuntos Internacionais (SEAIN).

Além dos aspectos relacionados ao fomento dos investimentos internacionais, os acordos de cooperação firmados poderão contribuir para a melhoria dos aspectos apontados nos estudos analisados neste documento. As atividades consideradas nos memorandos podem direcionar setorialmente os investimentos privados para segmentos do setor de infraestrutura que se mostrem estratégicos para o Brasil e ao mesmo tempo atraentes para o investimento estrangeiro. O Brasil pode se valer do compartilhamento de conhecimento técnico e experiências quanto aos temas de financiamento de projetos de grande porte, parceria público privada e aspectos regulatórios visando ao aprimoramento da governança no setor de infraestrutura.

As competências da COGIN foram definidas como: (i) coordenar as negociações e ampliar as realizações de acordos bilaterais de cooperação em investimentos em infraestrutura e na capacidade produtiva; (ii) acompanhar temas relacionados a infraestrutura, investimentos e serviços nos diversos comitês do governo, no âmbito de competência do Ministério do Planejamento; e (iii) participar das discussões e negociações com outros países, fóruns, organizações e instituições internacionais nos temas de sua competência.

A COGIN vem implementando as ações relativas aos acordos resultantes das parcerias bilaterais. Até o momento foram assinados Memorandos de Cooperação e Entendimento com os seguintes países: China, Itália, EUA, Japão e França. Os objetivos específicos desses memorandos podem ser sistematizados da seguinte forma:

- identificar as áreas/setores e projetos prioritários para a promoção de cooperação e investimentos;
- fortalecer a cooperação comercial, industrial e produtiva entre os dois países no setor de infraestrutura, e promover oportunidades de investimento em áreas específicas;
- promover a troca de conhecimento acerca das melhores práticas de planejamento, execução e supervisão de projetos;
- apoiar o intercâmbio de informações entre os setores público e privado para aprimoramento do quadro jurídico e institucional do setor de infraestrutura, sobretudo nos projetos relativos a PPP e concessões;
- fomentar e viabilizar a discussão sobre financiamentos e temas afins;
- definir propostas para favorecer o acesso ao mercado e a atração de investimentos;
- fomentar a participação do setor público, em parceria com o setor privado, na organização de fóruns, seminários e quaisquer outras iniciativas para a promoção da cooperação.

Para a implementação das atividades relativas aos memorandos de cooperação e de entendimento (MoC e MoU) já firmados, foram instituídos Grupos de Trabalho (GT) que buscam fortalecer o intercâmbio entre as partes e discutir potenciais financiamentos de longo prazo. Na criação desses GTs, previu-se a realização de ao menos uma reunião anual, alternadamente entre os dois países. A coordenação do lado brasileiro nos Grupos de Trabalho é feita por integrantes do Ministério do Planejamento, por meio da SEAIN e do Ministério das Relações Exteriores, por meio do Departamento de Promoção Comercial (DPR).

As reuniões sempre contam com o apoio de outros órgãos do governo brasileiro, como: Secretaria de Desenvolvimento de Infraestrutura (SDI/MPDG); Secretaria de Programa de Parceria de Investimentos da Presidência da República; Ministério de Minas e Energia, Ministério dos Transportes e Ministério das Cidades.

A partir das discussões relativas a cada Memorando, percebeu-se que para o atendimento das expectativas de ambas as partes seria necessário que ocorressem trocas de experiências entre as partes de acordo com os seguintes eixos temáticos:

- **Cooperação técnica:** intercâmbio de boas práticas e de tecnologias, por meio da organização de seminários técnicos e da realização de viagens para viabilizar estudos em ambos os países;
- **Cooperação institucional:** intercâmbio de modelos de gestão e governança entre representantes do governo e da iniciativa privada; e
- **Mecanismos de financiamentos e garantias financeiras:** desenvolvimento de instrumentos de financiamento e discussão dos aspectos mais relevantes do ambiente de negócio do Brasil, visando dar credibilidade aos investidores estrangeiros.

A agenda de trabalho relativa a cada um dos memorandos vem sendo construída conjuntamente com todos os representantes dos grupos de trabalho, no intuito de fortalecer a governança no processo de tomada de decisão acerca das prioridades e também por acreditar-se que o trabalho conjunto tende a ter maior legitimidade entre os atores envolvidos, por ter a capacidade de incorporar os anseios e vontades de todas as partes.

Na Tabela 4 são apresentados os aspectos gerais de cada acordo, incluindo data de assinatura, o tipo de memorando, descrição do escopo da cooperação e validade.

Dos cinco acordos de cooperação já celebrados, o Acordo-Quadro com a China resultou na criação do Fundo Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva

Tabela 4 – Aspectos gerais dos acordos

País	Data de Assinatura	Tipo	Descrição	Escopo da Cooperação	Validade
China	19/05/2015	Acordo-Quadro	Acordo Quadro entre a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da República Popular da China e o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão da República Federativa do Brasil para o desenvolvimento de investimento e cooperação em capacidade produtiva.	Promover o investimento e a cooperação da capacidade produtiva, incluindo parcerias sobre inovação e tecnologias em áreas como: (i) infraestrutura e logística; (ii) energia; (iii) mineração; (iv) indústria manufatureira; (v) indústria agrícola; e (vi) quaisquer outras áreas acordadas entre as partes. Para a execução das atividades do Acordo-Quadro foi criado o Comitê Diretivo para Investimento e Cooperação em Capacidade Produtiva entre a China e o Brasil.	Cinco anos
Itália	5/11/2015	MoU	Memorando de Entendimento entre o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão da República Federativa do Brasil e o Ministério das Relações Exteriores e da Cooperação Internacional da República Italiana para o Desenvolvimento dos Investimentos e o Fortalecimento da Cooperação Produtiva.	Promover os investimentos e a cooperação produtiva em áreas como: (i) infraestruturas e logística; (ii) energia; (iii) maquinários; (iv) equipamentos médicos e hospitalares; (v) setor automotivo e de estaleiros navais; (vi) toda outra área acordada entre as partes.	Cinco anos
EUA	31/03/2016	MoC	Memorando de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre o desenvolvimento de infraestrutura.	Promover a elaboração e a execução conjunta de ações para apoiar, por meio da cooperação mútua, o desenvolvimento de atividades que contribuam para o desenvolvimento do setor de infraestrutura, incluindo a troca de informações sobre melhores práticas de planejamento, execução e supervisão de projetos, bem como a identificação de eventuais parcerias comerciais e de investimentos.	Cinco anos, prorrogáveis por mais cinco anos
Japão	16/10/2016	MoC	Memorando de Cooperação entre o Japão e a República Federativa do Brasil para a promoção de investimentos e cooperação econômica no setor de infraestrutura.	Realizar os esforços necessários a fim de fortalecer a cooperação na promoção de investimentos no setor de infraestrutura, incluindo: (i) transporte e logística; (ii) tecnologia da informação e de comunicações; (iii) energia.	Prazo indeterminado
França	31/03/2017	MoU	Memorando de Entendimento entre o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, da República Federativa do Brasil e o Ministério da Economia e Finanças da República Francesa para a promoção dos investimentos e o fortalecimento da Cooperação em Infraestrutura.	Promoção do desenvolvimento dos investimentos e cooperação nas áreas de: (i) infraestrutura de transporte e logística; (ii) energia; (iii) desenvolvimento urbano (iv) comunicação via satélite; (v) financiamento de estudos para projetos de relevância para os Signatários.	Sem prazo

Fundo Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva

O investimento direto chinês no Brasil, embora crescente em volume, tem se mantido concentrado em alguns setores, com claro predomínio da área de energia. No entanto, há sinais de que a trajetória esperada para os próximos anos possa vir a contemplar alvos mais diversificados, diretamente relacionados ao esforço nacional chinês de entrada no novo paradigma tecnológico representado pelas trajetórias “digital”, “inteligente”, “verde (sustentável), e “conectada”, estipuladas no atual XIII Plano Quinquenal e que constituem a essência do Plano “Made in China 2025”.

Há importantes áreas de cooperação em que o Brasil pode estabelecer uma interlocução de aprendizado com a China. Desse modo, acredita-se que o acordo assinado com a China possibilitará a atuação do governo brasileiro de modo a limitar e direcionar os investimentos chineses segundo uma estratégia que favoreça aos interesses brasileiros.

Do Acordo-Quadro entre o então Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPDG) da República Federativa do Brasil em maio de 2015 e a National Development and Reform Commission of the People’s Republic of China (NDRC), surgiu a necessidade de aprimoramento das discussões sobre os financiamentos dos projetos no Brasil. Por este motivo, o China-LAC Industrial Cooperation Investment Fund Co, Ltd. (CLAIFUND) foi incluído nas discussões.

Em outubro de 2016 foi assinado Memorando de Entendimento entre o Secretário de Assuntos Internacionais do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (SEAIN/MP) e o Chief Managing Director CLAIFUND, para tratar das questões do financiamento de projetos dentro do Brasil. Esse memorando resultou na constituição do Comitê Brasil-China de Cooperação para Expansão da Capacidade Produtiva (“CBC-Fundo”).

O CBC-Fundo foi oficializado com a publicação do Decreto nº 9.063, de 30 de maio de 2017, e tem como principal objetivo promover a cooperação entre chineses e brasileiros para ampliar a capacidade produtiva dos dois países. O Fundo consiste de valor nocional de até US\$ 20 bilhões, sendo que instituições financeiras chinesas poderão aportar até US\$15 bilhões e instituições financeiras brasileiras até US\$5 bilhões.

Informações sobre procedimentos e condições estão disponíveis no site do Ministério do Planejamento, no link

<http://www.sigs.planejamento.gov.br/sigs/fbc/changeLocale.do?method=english>

Mais informações na página do Fundo:

<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/internacionais/fundo-brasil-china>

Ações estratégicas para fomentar os investimentos no âmbito dos acordos – uma agenda

O cenário recente de novas eleições presidenciais no Brasil tem impactado as atividades previstas nos acordos. Os períodos de troca de governo são marcados pela espera na tomada de decisões estratégicas.

Por essa razão, o período atual demanda reflexão quanto à importância e aos rumos futuros que esses acordos já firmados poderão assumir no setor de infraestrutura. Espera-se que o intercâmbio em aprendizado técnico se faça de forma mais intensa e significativa, bem como que as oportunidades de viabilizar investimentos sejam multiplicadas.

Encarar os memorandos como uma alternativa para viabilizar investimentos privados no Brasil para financiamento do setor de infraestrutura constitui estratégia recente, requerendo a

sistematização de novas ações. Assim, as análises realizadas nas seções anteriores apontaram as seguintes constatações:

1. **Os seis maiores investidores estrangeiros no Brasil**, no período de 2010 a 2016 foram: Países Baixos, EUA, Espanha, Luxemburgo, França e Japão. O Brasil já possui acordo assinado com EUA, França e Japão. Sugere-se aproximação com os demais países investidores, visando a possibilidade de celebração de acordo, considerando suas potencialidades;
2. **O Brasil possui cinco memorandos assinados:** EUA, França, Japão Itália e China. Assim, as sugestões são apresentadas considerando o perfil dos investimentos anunciados, como mostrado a seguir:
 - **EUA:** 53% dos anúncios de investimentos americanos concentram-se em 4 setores: telecomunicações (21%), Eletricidade e gás (13%), Serviços financeiros (10%) e Alimentação (9%). Assim, sugere-se realizar conversas com a Embaixada, buscando entender os entraves aos investimentos americanos no setor de infraestrutura. Caso os investimentos sejam considerados inviáveis pelo lado americano, sugere-se focar a cooperação nas práticas de governança e em regulação, que foram dois aspectos muito discutidos nos estudos analisados neste documento;
 - **França:** 67% dos anúncios de investimentos franceses concentram-se em 4 setores: Automotivo (20%), Alimentação (18%), Eletricidade e gás (18%) e Telecomunicações (11%). Nas discussões no âmbito do GT mencionou-se a disponibilização de um fundo gerido pela AFD para a realização de investimentos, bem como solicitou-se, por parte do Ministério das Cidades, a cooperação técnica sobre seguro de obras e aluguel social. Sugere-se avançar nos diálogos relativos ao fundo, visando contemplar outros segmentos de infraestrutura e no desenho de uma cooperação focada nas demandas de melhorias institucionais e de governança;
 - **Japão:** 64% dos anúncios de investimentos japoneses concentram-se em 3 setores: Automotivo (20%), Indústria (29%) e Máquinas e equipamentos (12%). Até o momento não foram encaminhadas pela Embaixada as considerações da comitiva japonesa sobre a 1ª reunião dos subgrupos realizada em junho de 2018, para possibilitar o alinhamento de interesses entre as partes. Contudo, já está em andamento um acordo de cooperação com o Ministério das Cidades no setor de saneamento, como resultado dessa reunião. Sugere-se realizar conversas com a Embaixada buscando traçar uma estratégia para concretizar investimentos japoneses em infraestrutura e avançar no desenho de uma cooperação focada nas demandas de melhorias institucionais e de governança;
 - **Itália:** 69% dos anúncios de investimentos italianos concentram-se em 3 setores: Telecomunicações (36%), Eletricidade e gás (24%) e Máquinas e equipamentos (9%). As atividades deste MoU já ultrapassaram a etapa de discussões técnicas gerais sobre as principais temáticas de interesse das partes. Desse modo, seria interessante retomar as tratativas junto à Embaixada buscando estabelecer parcerias mais concretas, seja para favorecer os investimentos em infraestrutura, seja para aprimorar o conhecimento técnico e institucional visando a melhoria da governança do setor público;

- **China:** 76% dos investimentos chineses confirmados concentram-se em 3 setores: Eletricidade (47%), Petróleo e gás (29%) e Extração mineral (8%). As atividades de cooperação com a China têm priorizado o Fundo Brasil-China para a cooperação da capacidade produtiva. Portanto, sugere-se focar, nesse primeiro momento, em ações de divulgação e promoção do Fundo como entidade de financiamento de grandes projetos privados.

É importante salientar que os cinco países com os quais o Brasil já possui memorando assinado, com exceção do Japão, concentram seus investimentos nos setores de energia e telecomunicações. Isso se deve em parte às mudanças institucionais e de governança que vêm sendo empreendidas nesses setores, e que propiciaram sua abertura, viabilizando tanto o investimento privado nacional quanto o estrangeiro. As mudanças realizadas promoveram a reestruturação desses setores e, conseqüentemente, a ampliação de investimentos privados.

Desse modo, visando ampliar o escopo das ações desenvolvidas pela COGIN em conformidade com as tentativas do Governo Federal de ampliar e qualificar os investimentos privados em infraestrutura, propõem-se as seguintes iniciativas para os próximos anos:

- realizar tratativas com Embaixadas e representantes de países grandes investidores no Brasil (Países Baixos, Espanha e Luxemburgo num primeiro momento) com o intuito de verificar a viabilidade de celebrar novos acordos de cooperação;
- identificar possíveis segmentos e áreas de interesse dos países com as quais o Brasil já tem acordo assinado, visando à promoção de investimentos em infraestrutura, bem como mapear os obstáculos apontados pelos investidores internacionais como impedimentos para a concretização desses investimentos no Brasil;
- monitorar com maior precisão os investimentos realizados pelos dez países que mais investem no Brasil, seguindo os moldes do Boletim que já é produzido com foco nos investimentos chineses;
- realizar eventos que promovam o encontro entre atores do governo e da iniciativa privada desses países visando à concretização de investimentos nas áreas de interesse já acordadas. Para tanto, seria necessário traçar uma estratégia focada no público dos países com os quais o Brasil já tem memorando assinado, juntamente com a APEX-Brasil ou outras agências de governo desta natureza;
- promover a divulgação do Fundo Brasil-China junto a empresas e demais entidades, de estados e municípios, voltadas para o fomento ao investimento;
- realizar iniciativas junto às Embaixadas visando ampliar o “convencimento” às instituições estrangeiras da possibilidade de futuros negócios no Brasil nas áreas de interesse já determinadas;
- apresentar aos representantes das Embaixadas e demais interlocutores dos países com as quais já existem acordos assinados as ações recentes do Governo Federal voltadas para ampliar e qualificar os investimentos privados em infraestrutura no Brasil;
- identificar estratégias e políticas anunciadas em diferentes instâncias e pastas temáticas do governo federal que sejam afins aos temas de interesse dos memorandos e que possam contribuir para viabilizar a concretização de novos investimentos estrangeiros em infraestrutura (Exemplo: modificação da legislação de saneamento a favor das parcerias público-privadas);

- levantar as oportunidades de negócio que os países signatários dos memorandos possam ter no Brasil em função dos mercados existentes nos diferentes segmentos de infraestrutura (setores que poderiam se tornar de interesse para os investidores);
- ampliar e qualificar a interlocução dos representantes das Embaixadas com os ministérios setoriais e a Presidência da República, no sentido de apontar oportunidades de investimentos, dirimir dúvidas, trazer investidores para os debates acerca de soluções possíveis para superação dos obstáculos, dar credibilidade e confiança quanto aos posicionamentos do Governo Federal;
- realizar avaliação comparativa de modelos existentes nos países com as quais já se tem acordos de cooperação assinados, visando propor: um desenho para a governança de infraestrutura no Brasil, definição de critérios para seleção de projetos e indicação de setores prioritários para recebimento de investimentos, indicação de medidas regulatórias para destravar os investimentos.

Esta agenda proposta representa uma tentativa de complementar as ações já empreendidas e em curso no governo federal.

5. CONCLUSÕES

Uma reflexão sobre os desafios do setor de infraestrutura no Brasil, juntamente com o reconhecimento de que é preciso definir uma estratégia para tentar superar o hiato de investimento realizado no país, mostra que a parceria com o setor privado tornou-se um imperativo para que os gargalos atuais possam ser devidamente superados.

A promoção de investimentos privados em infraestrutura poderá contribuir positivamente para o desempenho da economia por meio da criação de empregos, ganhos de produtividade e estímulo ao crescimento econômico, bem como recompor a rede de infraestrutura atual, deficitária.

É nesse contexto que as parcerias com o setor privado ganham relevância, requerendo uma estratégia mais precisa por parte do governo brasileiro, que deverá ser pactuada e institucionalizada em todas as esferas de governo. Os aportes estrangeiros realizados no Brasil surgem como uma possibilidade para viabilizar novos investimentos.

A tentativa de modernizar a infraestrutura brasileira com ajuda da atração de investidores privados requer o desenvolvimento de um arcabouço sustentável, capaz de garantir a transparência do processo, a avaliação e o gerenciamento adequado dos riscos, bem como um nível de retorno atraente para os investidores potenciais.

A análise de nove estudos selecionados permitiu identificar alguns aspectos que o governo brasileiro deveria considerar, com relação a investimentos em infraestrutura.

Embora alguns desses temas constem da agenda governamental brasileira, e inclusive contem com ações específicas para sua resolução, verifica-se que a política atual não contempla alguns aspectos relevantes propostos nesses estudos considerados.

Nas Tabelas 3.1 a 3.9 apresentadas em seção anterior deste documento, foram sistematizadas as principais considerações destacadas nos estudos analisados. As iniciativas do governo brasileiro têm se situado prioritariamente em torno de cinco temas:

- 1. Elaboração de um projeto nacional de desenvolvimento contemplado em uma estratégia de longo prazo e adoção de práticas de inteligência estratégica, construção de análise de cenários e gestão de riscos:**

- a. Esta orientação está parcialmente atendida nas tentativas recentes do governo federal em estabelecer uma política de governança para a administração pública federal, na elaboração da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e na elaboração do Plano Nacional de Logística;
- b. A adoção de práticas de inteligência estratégica, construção de análise de cenários e gestão de riscos integram o escopo das recomendações estabelecidas pelos órgãos de controle (CGU e TCU) e Ministério do Planejamento para a administração pública federal, materializadas em uma série de normas e manuais;
- c. Até o momento têm sido implementadas de forma incipiente por alguns órgãos e entidades, dada a pouca clareza quanto às diretrizes de longo prazo. É relevante uma sinalização política que seja disseminada e adotada por todas as instâncias de governo associadas ao tema;

2. Monitoramento e gestão do processo de urbanização para identificar oportunidades e ameaças ao desenvolvimento do país:

- a. Os programas recentemente adotados (PAC e PMCMV) foram concebidos como políticas anticíclicas, em detrimento dos princípios e diretrizes estabelecidos nas políticas setoriais de habitação, saneamento e mobilidade urbana, tomando o lugar de uma política nacional de desenvolvimento urbano bem estruturada. É preciso considerar o espaço em sua totalidade e não apenas o território como um receptáculo de ações desconectadas.
- b. O processo de seleção de investimentos nos grandes centros urbanos brasileiros não considera as diferenças e disparidades regionais, tampouco as deficiências técnicas e operacionais dos entes federados e a baixa qualidade dos projetos;
- c. O governo federal vem sucessivamente replicando o modelo de política de “balcão”, atuando prioritariamente como uma instituição financeira que repassa recursos para estados, municípios e concessionárias prestadoras de serviços. Esse modelo tem ressaltado as disparidades regionais e produz um espaço cada vez mais fragmentado e segregado;
- d. As temáticas relativas ao desenvolvimento urbano (habitação, saneamento, mobilidade urbana, planejamento urbano, uso e ocupação do solo, poderiam ser contempladas mais fortemente nas cooperações internacionais visando ao aprimoramento do modelo de desenvolvimento urbano atual;

3. Melhoria da produtividade sistêmica e da competitividade do Brasil:

- a. Esta orientação está parcialmente atendida na tentativa do governo federal em estabelecer um Plano Nacional de Logística, elaborado a partir de um embasamento técnico consistente, inclusive com a adoção da técnica de simulação de cenários;
- b. A decisão de estabelecer a coordenação das ações estratégicas sobre infraestrutura na SPPI também contribuiu com a tentativa de se trazer o tema para a agenda estratégica do governo, bem como para minimizar os efeitos

negativos da falta de coordenação e articulação entre os órgãos e entidades da administração pública federal;

- c. Contudo, esta orientação só será plenamente atendida quando os investimentos em infraestrutura do país alcançarem os patamares necessários para contemplar as exigências tanto de manutenção da rede existente quanto do atendimento a novas demandas;
- d. Os acordos internacionais de cooperação podem desempenhar um papel relevante na promoção de investimentos estrangeiros no Brasil. Os diálogos com os interlocutores de cada memorando poderiam indagar os representantes comerciais de cada um dos países acerca das razões que os impedem de formalizar os investimentos em outros seguimentos da infraestrutura além de energia e telecomunicações;

4. Deficiências institucionais e de governança:

- a. Nos últimos anos os órgãos de controle, juntamente com o Ministério do Planejamento, têm empreendido esforços no sentido de aprimorar a qualidade do gasto público, prioritariamente, na esfera federal. Entretanto, diversas áreas do governo dispõem de autonomia para a tomada de decisão acerca das políticas públicas sob sua competência. Isso induz a um planejamento de governo, em detrimento de um planejamento de Estado, de longo prazo;
- b. A melhoria na coordenação dos órgãos e entidades da administração pública, exigências e prazos do licenciamento socioambiental; a adoção de critérios técnicos na indicação de ocupantes de cargos de direção; a qualificação de todo o ciclo das políticas públicas, inclusive nos critérios de seleção de projetos; o aprimoramento do ambiente regulatório; a revisão das práticas e condições atuais para investimentos privados em infraestrutura dependem de decisão política para que sejam efetivamente contemplados na agenda;
- c. O aprimoramento dos arranjos institucionais e da governança em políticas públicas pode ser objeto de cooperação técnica internacional no âmbito dos memorandos já assinados, inclusive contemplando cada segmento da infraestrutura em separado. Seria interessante fazer avaliação comparativa, considerando a expertise dos países com os quais já há memorando assinado e selecionar modelos considerados mais apropriados para a realidade brasileira;

5. Estratégia do Governo Federal para alavancar e qualificar os investimentos em infraestrutura:

- a. A construção de um arranjo institucional capaz de melhorar o ambiente de negócios junto a investidores privados deverá contemplar temas como: regulação, modalidades de financiamentos, acesso ao crédito de longo prazo, arranjo institucional para realização de PPPs nos diversos segmentos da infraestrutura, reestruturação dos modelos setoriais e abertura de mercados;
- b. Em anos recentes, foram realizadas algumas iniciativas no sentido de melhorar a governança no setor de infraestrutura no Brasil, com destaque para: criação da SPPI concentrando a tomada de decisão no nível estratégico e promovendo a coordenação entre os diferentes órgãos, a elaboração do Plano Nacional de Logística, que possibilitou a análise de cenários e a formulação de uma estratégia para a melhoria da produtividade e competitividade do Brasil, a elaboração do

PL que cria a política de governança da administração pública federal e a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social elaborada pelo Ministério do Planejamento;

- c. Caberia trazer o tema para os debates que ocorrem no âmbito dos memorandos, oficializando a estratégia de alavancar o investimento estrangeiro em infraestrutura junto aos demais parceiros, trazendo inclusive o setor privado para as discussões.

Comparando-se os cinco itens que foram contemplados nas iniciativas do governo federal recente com as orientações preconizadas nos nove estudos considerados, verifica-se que parte do conteúdo destacado nas publicações não foi internalizada nas diretivas brasileiras, tais como: a necessidade de estabelecimento de um marco analítico para articular as políticas entre as variáveis econômicas adotadas nos planos econômicos; o estabelecimento de pactos de governança no âmbito mundial, regional e nacional; revisão do estilo atual de desenvolvimento, contemplando diretrizes previstas na Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável; incorporação de práticas de inteligência estratégica e adoção de bons sistemas de antecipação e modelagem de futuros possíveis; elaboração de cenários globais de longo prazo e identificação do tipo e magnitude dos desafios, riscos e oportunidades a enfrentar.

Além disso, alguns dos temas que fizeram parte dos debates e da agenda governamental foram tratados superficialmente.

Alguns aspectos tratados nos estudos “Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável” e “Las tendencias mundiales y el futuro de America Latina” praticamente não foram contemplados de forma explícita nas diretivas brasileiras mais recentes, com exceção do tema deficiências governamentais e governança e a Agenda 2030. Nessas publicações destaca-se a importância de serem observadas as grandes mudanças em andamento no contexto global relativas a tendências do crescimento, investimento, comércio internacional e a expansão do sistema financeiro na economia mundial.

O governo federal precisa incluir em suas ações de maneira mais explícita as tendências dominantes do cenário mundial, incorporando-as na antecipação de cenários, entre outros temas apontados como prioritários nos estudos.

Este trabalho possibilitou o entendimento mais preciso sobre as dificuldades enfrentadas atualmente no setor de infraestrutura, bem como contribuiu para se fazer uma reflexão mais específica sobre o papel dos acordos internacionais de cooperação na superação desses desafios.

O momento atual é favorável ao incentivo ao investimento estrangeiro por duas razões: (i) o Brasil dispõe de um ambiente de negócios propício à atração de investimentos estrangeiros, o que coloca o país entre os principais destinos de IED no mundo; e (ii) o setor de infraestrutura pode ser considerado pelos investidores como um amplo mercado, com muitas oportunidades de negócios nos diferentes segmentos da infraestrutura brasileira. Uma estratégia que enfatize a atração de investimentos estrangeiros de forma mais direcionada às expectativas brasileiras pode se beneficiar bastante dos memorandos bilaterais já firmados.

REFERÊNCIAS

BACEN (2018). Relatório de Investimento Direto no País 2018. Banco Central do Brasil.

BANCO MUNDIAL (2017). De Volta ao Planejamento: Como Preencher a Lacuna de Infraestrutura no Brasil em Tempos de Austeridade. Grupo Banco Mundial. 12/07/2017.

BNDES (2017). Panoramas setoriais 2030: desafios e oportunidades para o Brasil. Rio de Janeiro: BNDES, 2017. 225 p.

BRASIL (2018a). Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Documento para Consulta Pública. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e gestão, Secretaria de Planejamento e Assuntos Econômicos (SEPLAN). 2018.

BRASIL (2018b). Desafios ao aumento do investimento privado em infraestrutura no Brasil. Relatório de Conjuntura nº 5, Presidência da República, Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos, junho de 2018.

BRASIL (2017). Projeto de Lei nº 9.163, DE 2017 do Poder Executivo. Palácio do Planalto.

CEPAL (2016). Horizontes 2030: a igualdade no centro do desenvolvimento sustentável. Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). (LC/G.2660/Rev.1), Santiago, 2016.

CEPAL (2014). Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina. Sergio Bitar. CEPAL Serie Gestión Pública. Santiago de Chile, 2014.

CNI (2016). O financiamento do investimento em infraestrutura no Brasil: uma agenda para sua expansão sustentada / Confederação Nacional da Indústria. - Brasília: CNI, 2016. 78 p.

IEDI (2018a). Recomendações para a retomada dos investimentos em infraestrutura. Instituto de Estudos Para o Desenvolvimento Industrial. Carta IEDI Edição 870. 10/08/2018.

IEDI (2018b). Recomendações para a retomada dos investimentos em infraestrutura. Instituto de Estudos Para o Desenvolvimento Industrial. Carta IEDI Edição 867. 31/07/2018.

IPEA (2018). Desafios da Nação. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, 2018. Volume 1.

IPEA (2017). Brasil 2035: cenários para o desenvolvimento / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Planejamento e Orçamento. – Brasília: Ipea: Assecor, 2017. 320 p.

IPEA (2015). Megatendências mundiais 2030: o que entidades e personalidades internacionais pensam sobre o futuro do mundo? Contribuição para um debate de longo prazo para o Brasil / organizadora: Elaine C. Marcial. Brasília: Ipea, 2015.

RENAI (2016). Panorama de anúncios de investimentos no Brasil 2016. Rede Nacional de Informações sobre o Investimento. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Brasília, 2016.