



Nota Informativa

Infraestrutura Internacional

O Brasil passa por uma crise sem precedentes¹, com consequências que podem comprometer seriamente o desenvolvimento econômico e social do país. Há entendimentos que há saída da crise passa por investimentos que ampliem a produtividade e competitividade, gerem mais e melhores empregos, e permitam um crescimento de longo prazo.

A infraestrutura é um elemento central de qualquer economia, pois viabiliza serviços públicos necessários para mais prosperidade econômica e inclusão social, gerando competitividade internacional, empregos e renda. No Brasil, infraestrutura e logística são defasadas e a baixa qualidade, geram gargalos e entraves para o desenvolvimento socioeconômico brasileiro. Estudos apontam que é necessário dobrar por 20 anos o investimento corrente para superar essa defasagem.

De acordo com a Empresa de Planejamento e Logística-EPL², em um dos cenários do Plano Nacional de Logística (PNL 2025) em que há implantação de projetos em modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, cabotagem e dutoviário, estima-se uma redução no custo de transportes de cerca de R\$ 54,7 bilhões anuais a partir de 2025, além de redução na emissão de CO2 em aproximadamente 19,1 milhões de toneladas ou 14,3 % do total. Ainda, reduziria os gargalos logísticos de 31.661,5 Km para 12.606,8 Km, ou seja, em cerca de 60,2%.

O mesmo quadro pode ser observado no plano da infraestrutura social – como é o caso do saneamento básico. Este é um serviço essencial que afeta

¹ <https://wribrasil.org.br/pt/blog/como-atrair-financiamentos-internacionais-verdes-para-infraestrutura-do-brasil>

² <https://www.epl.gov.br/>

profundamente o bem-estar dos brasileiros e o capital humano do país – e fundamental para enfrentar crises de saúde pública como a criada pelo novo coronavírus³. Porém, de acordo com o Sistema Nacional de Informações⁴ sobre o Saneamento, mais de 35 milhões de brasileiros não possuem abastecimento de água tratada e quase 100 milhões não têm acesso à coleta de esgoto, o que gera problemas de saúde e enormes custos para famílias e governos.

De uma forma geral uma melhor infraestrutura e logística é fundamental para uma recuperação econômica.

Inicialmente, os biomas do Brasil são capital natural necessário ao funcionamento da economia nacional. Aproximadamente 70% do PIB brasileiro vem de áreas que recebem chuvas ou água da Amazônia – cujas florestas estão em risco de danos irreversíveis. Qualquer investimento que esgote esse patrimônio natural ameaça o futuro social e econômico dos brasileiros.

Entretanto, a infraestrutura brasileira já está sendo afetada por eventos climáticos extremos (incêndios, secas, elevação do nível do mar, acidificação dos oceanos, pesca reduzida etc.), e, por isso, precisam melhorar sua resiliência às mudanças climáticas. Investir em uma infraestrutura sustentável é preservar o capital natural e tornar a economia brasileira mais resiliente à mudança climática⁵.

Ou seja, investir com sustentabilidade não é só um imperativo moral de preservar o patrimônio ambiental para futuras gerações brasileiras: é “economia inteligente”. Além destas vantagens econômicas e ambientais, há ainda uma vantagem pouco explorada no Brasil: aproveitar uma tendência dos mercados financeiros internacionais em privilegiar investimentos sustentáveis⁶.

De acordo com Wribrasil:

As finanças verdes têm apresentado uma expansão significativa nas últimas décadas, e já apontam para uma nova tendência dos mercados financeiros internacionais. Somente entre 2016 e 2018, os

³ <https://wribrasil.org.br/pt/blog/como-atrair-financiamentos-internacionais-verdes-para-infraestrutura-do-brasil>

⁴ <http://www.snis.gov.br/>

⁵ <https://wribrasil.org.br/pt/blog/como-atrair-financiamentos-internacionais-verdes-para-infraestrutura-do-brasil>

⁶ idem

ativos de investimento sustentáveis aumentaram 34% e chegaram a R\$ 161 trilhões.

Em países como Canadá, Austrália e Nova Zelândia, mais da metade do total de ativos gerenciados são verdes, realidade para a qual se direciona o continente europeu. Estados Unidos e Japão têm 26% e 18% de ativos sustentáveis, respectivamente.

Em 2019, a emissão global de títulos verdes foi estimada em US\$ 57 bilhões, um recorde em relação aos anos anteriores. As previsões para 2020 são de US\$ 350 bilhões, centrados majoritariamente na Europa, América do Norte e região Ásia-Pacífico, em especial na China.

Grande parte da rápida expansão desses mercados ocorreu devido à responsabilidade corporativa ou a mandatos impostos pelos acionistas aos principais bancos, fundos e investidores institucionais. Na China, em contraponto, a expansão desse mercado foi impulsionada pelo governo, que fez esforços extraordinários para "esverdear" seus mercados financeiros domésticos. Desde 2016, o mercado local chinês de títulos verdes cresce rapidamente. Com emissão total de US\$ 60,9 bilhões em outubro de 2018, o país atualmente é o segundo maior mercado de títulos verdes do mundo, depois da União Europeia.

A América Latina tem sido a retardatária nesta direção; a região detém apenas 2% do mercado, com o Brasil liderando as emissões (US\$ 5,1 bilhões), seguido por Chile (US\$ 3,1 bilhões) e México (US\$ 1,8 bilhão). As instituições financeiras e empresas brasileiras têm explorado o mercado de títulos verdes, mas ainda existe um enorme potencial de expansão.

Cabe salientar, que as oportunidades de captação de financiamento não param nos mercados como podemos ver:

A sustentabilidade⁷ já é um princípio norteador nos mandatos dos parceiros multilaterais de desenvolvimento do Brasil, como Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e Novo Banco de Desenvolvimento.

Essa tendência deverá crescer à medida que os bancos multilaterais de desenvolvimento integrem o risco climático em seu processo de gerenciamento de portfólio.

No Brasil, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprofundou seu papel de financiador direto de projetos sustentáveis, além de atuar como uma figura central na emissão de títulos verdes.

O BNDES, por sua vez, vem implementando uma política bem-sucedida de desenvolvimento de novos instrumentos que alavancam recursos de bancos privados e conexão entre executores de projetos de infraestrutura e investidores institucionais.

De acordo com WriBrasil, mais significativo é que, neste momento, bancos e investidores privados internacionais estão se distanciando de ativos que provavelmente serão afetados por mudanças na regulação de emissão de carbono. Recentemente, eles têm se tornado cada vez mais preocupados com eventos climáticos extremos (incêndios, secas, aumento do nível do mar) devido à desvalorização que seus ativos podem sofrer.

No Brasil, as tendências dentro do sistema financeiro privado também foram positivas – porém tímidas. Os empréstimos privados para projetos sustentáveis não têm crescido tão rápido, mas têm um enorme potencial de expansão – conforme indicado por uma série de estudos da Federação Nacional das Bancos (Febraban).

Cabe salientar, que a Febraban oferece orientações sobre como ajustar ações endossadas pelas melhores práticas internacionais:

⁷ <https://wribrasil.org.br/pt/blog/como-atrair-financiamentos-internacionais-verdes-para-infraestrutura-do-bras>

Na América Latina, o cenário é mais incipiente, o que pode ser encarado como uma oportunidade: há espaço para o Brasil ocupar, e recursos para o país acessar ao elaborar projetos sustentáveis, que promovam, por exemplo, a preservação do capital natural ou a redução nas emissões de carbono.

O setor financeiro já está mais reticente a investimentos em projetos convencionais que não levem totalmente em conta os riscos ambientais, sociais e climáticos.

Grupos de investidores e fundos de investimento têm mobilizado trilhões em capitais para financiar a transição de baixo carbono e projetos com baixo impacto climático, e se comprometido a migrar portfólios de investimentos para investimentos de zero emissões líquidas nas próximas décadas.

Segundo WriBrasil, o potencial do Brasil para captar estes recursos internacionais é grande, este potencial só poderá deslanchar a partir da mudança de percepção e confiança dos investidores internacionais.

Além disto, o país necessita desenvolver pipelines de projetos sustentáveis, a coordenação entre entidades públicas (nacionais e subnacionais) e multilaterais.

É necessário utilizar de forma estratégica os instrumentos capazes de mitigar riscos e fazer a ponte entre a demanda externa por ativos “lastreados em sustentabilidade”.

O Brasil tem despertado a preocupação de atores políticos e econômicos internacionais. Um grupo de 29 investidores internacionais com quase US\$ 4 trilhões em ativo assinou carta enviada a sete embaixadas brasileiras no exterior pedindo políticas de combate ao desmatamento, diante do aumento reiterado nos números que apontam a derrubada da floresta amazônica.

Mudar essa imagem passa por reforçar de forma inequívoca os mecanismos de fiscalização e combate ao desmatamento e outras atividades incompatíveis com a manutenção do capital natural do país, além de fortalecer o estímulo à agricultura de baixo carbono.

Como um dos maiores produtores de alimentos no mundo, o Brasil dispõe de políticas importantes como Plano ABC e Planaveg. Elas têm potencial para gerar resiliência e tornar nosso agronegócio mais produtivo e competitivo, e podem ajudar a restaurar a imagem do país como protetor dos recursos naturais e produtor sustentável de alimentos de qualidade.

Outro requisito importante para acessar esses recursos é a existência de projetos de infraestrutura de qualidade – nos tempos atuais, o termo implica, obrigatoriamente, em sustentabilidade.

Investimentos que podem incorporar soluções baseadas na natureza e trazer múltiplos co-benefícios ambientais, sociais e econômicos.

Segundo estudo da Comissão Global sobre Adaptação, o investimento em infraestrutura resiliente em países em desenvolvimento na próxima década pode trazer benefícios líquidos de US\$ 4,2 trilhões ao longo da vida útil das estruturas, com um retorno de US\$ 4 para cada dólar investido.

Com investimentos sustentáveis em energia, construção, transporte, gestão de resíduos e eficiência energética industrial, o Brasil tem um potencial de gerar US\$ 1,3 trilhão que poderiam apoiar novos créditos e emissões de títulos.

O que esta nova realidade requer não é que se "reinvente a roda", mas a adoção de melhor planejamento, provisão de capacidades "inteligentes desde o início" (especialmente a nível subnacional) e melhoria do ambiente de negócios. Do ponto de vista regulatório, exigiria um apoio adicional para "esverdear" bancos e mercados de títulos locais – como têm feito a China e a Índia.

Por fim, é importante utilizar e coordenar os instrumentos de política adequados para criar "pontes" e "instrumentos" capazes de atrair tais recursos. É o caso de bancos e instituições bilaterais e multilaterais, que tendem a priorizar projetos sustentáveis.

Comércio e Infraestrutura

O histórico de economias bem-sucedidas mostra que os investimentos em infraestrutura têm fundamental importância na modernização

do país, devendo se situar em níveis elevados por muitos anos, o que não foi o caso do Brasil⁸.

A realização de investimentos em infraestrutura no Brasil desde a década de 1970, chegando a uma média de 5,42% do Produto Interno Bruto (PIB) nesta primeira década. Desse total, 2,03% eram investimentos focados no setor de transportes, reforçando o peso expressivo do setor sobre o processo de industrialização e crescimento da economia brasileira neste período.

Com a crise financeira e fiscal da década de 1980 do Brasil, dificultou a captação de crédito no exterior, além de algumas mudanças institucionais que levaram a contrações nos investimentos em infraestrutura, para equilibrar as contas públicas.

Observa-se que a média de investimentos em infraestrutura, de 2001 a 2010, foi de 2,19% do PIB, abaixo do necessário para sustentar o crescimento econômico que, segundo Estache (2012), seria de 4% a 6% para países da América Latina.

Considerando anos mais recentes (2001-2010), apesar da instalação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o máximo de investimento em infraestrutura alcançado foi de 2,49% do PIB, em 2009, sendo que no setor de transporte esse valor foi de 0,64 (média da década).

A provisão de infraestrutura em transportes é capaz de viabilizar elevadas economias de escala, alterando o padrão de comércio e gerando vantagens comparativas estáticas⁹.

De acordo com a CNT, apesar do peso das rodovias no setor de transportes brasileiro, 12,2% das rodovias são pavimentadas. Além da má condição das rodovias, a malha rodoviária existente no Brasil é muito inferior, se comparada a de países como China e Estados Unidos, por exemplo.

A malha rodoviária do Brasil é de 25 km por 1000 m², contra 438,1 km dos Estados Unidos e 359,9 km da China. Além disso, o custo com acidentes

⁸ FRISCHTAK, C. R. O investimento em infra-estrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas. *Pesquisa e Planejamento Econômico*. [S.l.]: v. 38, n. 2, p.307-348. 2008. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5192/1/PPE_v38_n02_Investimento.pdf>.

⁹ LIMA, E.; NASSIF, A.; CARVALHO J. R. M. Infra-Estrutura, Diversificação das Exportações e Redução do 'Custo-Brasil': Limites e Possibilidades. *Revista do BNDES*. Rio de Janeiro: v.4, n. 7, p.83-122, 1997. Disponível em: https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev704.pdf>.

rodoviários em 2015 foi de R\$ 11,15 bilhões, quase o dobro do investimento público federal em rodovias em 2015, que foi de R\$ 5,95 bilhões.

Entretanto, a utilização das rodovias evidencia a precariedade das outras modalidades de transporte, como os aquaviários e ferroviários, que poderiam ser utilizados como alternativas para aliviar o grande fluxo de caminhões nas rodovias brasileiras, além do baixo investimento na infraestrutura de transportes¹⁰.

Pesquisas apontam a importância da infraestrutura logística sobre a competitividade. Os resultados corroboram que a infraestrutura logística se associa positivamente à dinâmica do comércio internacional. Os índices de infraestrutura para os 3 modais de transporte - rodoviário, ferroviário e aeroportuário - mostraram-se significativos e positivos, ou seja, podem elevar a exportação.

Considerando os baixos investimentos em infraestrutura que se alastram desde a década de 70, os impactos em infraestrutura, principalmente na logística, tem sobre o comércio internacional. Além do fato do país ter baixa qualidade média dessa infraestrutura, em relação aos países emergentes, reforça-se a tendência de perda de competitividade internacional.

O debate sobre o futuro da infraestrutura no país é um assunto importante, especialmente em uma conjuntura com restrições de crescimento dos investimentos públicos. Torna-se necessário, assim, a discussão sobre novas políticas e formas de viabilizar investimentos em projetos de infraestrutura que venham mitigar gargalos estruturais.

Referencias:

- <https://wribrasil.org.br/pt/blog/como-atrair-financiamentos-internacionais-verdes-para-infraestrutura-do-brasil>
- Empresa de Planejamento e Logística: <https://www.epl.gov.br/>
- Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento <http://www.snis.gov.br/>

¹⁰ MACHADO, R. A. Condicionantes institucionais à execução do investimento em infraestrutura no Brasil: estudo de caso sobre a implementação da ferrovia transnordestina. IPEA, *Texto para discussão*. Rio de Janeiro: n. 2251, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7321/1/td_2251.pdf>.

- FRISCHTAK, C. R. O investimento em infra-estrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas. *Pesquisa e Planejamento Econômico*. [S.l.]: v. 38, n. 2, p.307-348. 2008. Disponível em: <
- http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5192/1/PPE_v38_n02_Investimento.pdf>.
- LIMA, E.; NASSIF, A.; CARVALHO J. R. M. Infra-Estrutura, Diversificação das Exportações e Redução do 'Custo-Brasil': Limites e Possibilidades. *Revista do BNDES*. Rio de Janeiro: v.4, n. 7, p.83-122, 1997. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev704.pdf>.
- MACHADO, R. A. Condicionantes institucionais à execução do investimento em infraestrutura no Brasil: estudo de caso sobre a implementação da ferrovia transnordestina. IPEA, *Texto para discussão*. Rio de Janeiro: n. 2251, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7321/1/td_2251.pdf>.

Assessoria Técnica, fevereiro de 2021.

Antonio Alfredo Ventura de Loiola
OAB/DF nº 50.764