



INFRAESTRUTURA BRASILEIRA:

DIAGNÓSTICO DE GARGALOS E AGENDA COM 25 PROPOSTAS PRIORITÁRIAS PARA A GESTÃO PRESIDENCIAL 2027/2030

SETEMBRO – 2026





EXPEDIENTE

SINICON – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura

Presidente

Claudio Medeiros

Vice-Presidente

Ramon Rocha

Diretor Executivo

Humberto Rangel

Diretora Jurídica

Tatiane Ollé

Diretor Administrativo e Financeiro

Bruno Lamounier

Relações Institucionais e Comunicação

Marcelo Gentil

Consultora Jurídica

Renilda Cavalcanti

Secretária do Jurídico

Claudia Crivano

Assessoria Executiva (BA)

Ricardo Avelar

Conselho de Ética

Tatiane Ollé

Eduardo Staino

Rosil Silva

Patrícia Bueno

Claudia Madeira

Ana Beatriz Alcantara

Bruno Brasil

Gustavo Antunes

Dante Degani

Conselho Consultivo

Renato Matos

Paulo Coutinho

Fale Conosco

sinicon@sinicon.org.br

Conselho Diretor

Nelson Roberto Moura

Alexandre Filho

Carlos Raimundo Nascimento

Raimundo Cruz

Albino de Azeredo Junior

José Maria de Azevedo

Juliana Marques

Waldomiro Tartuce

Paulo Brechbiller

Valdir Oliveira

Rony Moura

Roque Meliande

Fernando Carlos Teixeira

Diretorias Regionais

Bahia: Ronald Velame

Goiás: Waldomiro Tartuce

Pará: Carlos Nascimento

Pernambuco: Laécio Melo

Piauí: João Eduardo

Sergipe: Raimundo Cruz

Escritórios

Rio de Janeiro: Rua DEBRET, nº 23, 12º andar, Salas 1201 a 1207, Centro

Rio de Janeiro/RJ, CEP: 20.030-080

Tel.: (21) 2210-1322

Brasília: SCS - Edifício Ceará - Quadra 1, Bloco E nº 30 - 8º Andar,

Sala 801 - Plano Piloto - Brasília/DF, CEP: 70303-900

Tel.: (61) 3223-3161

Bahia: Av. Tancredo Neves, nº 274, Bloco A, Salas 202-203, Centro

Empresarial Iguatemi Caminho da Árvores,

Salvador/BA, CEP 41820-020

Tel.: (71) 3450-8542

Goiás: Avenida T.4, nº 619, Edifício Buena Vista Office Design, sala 2010 -

St. Bueno, Goiânia - GO/ CEP: 74230-035

Tel.: (62) 3157-0758

Pernambuco: Avenida República do Líbano, s/n, Riomar Trade Center Torre, torre 4, sala 216 - Pina, Recife/PE, CEP: 51110-160 Tel.: (81) 3423-9374

SUMÁRIO

SUMÁRIO EXECUTIVO	5
1. ONDE ESTAMOS: DIAGNÓSTICO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA	8
1.1 Um país que investe pouco - e investiu mal por décadas	8
1.2 O novo ciclo de investimentos (2025–2026): avanços reais, mas concentrados no setor privado	9
1.3 Pipeline preferencial para reduzir o hiato de investimentos em infraestrutura	10
1.4 Cinco gargalos estruturais transversais a todos os setores	12
1.5 Radiografia setorial: onde estão os principais gargalos	14
1.6 O que os projetos maduros têm em comum: lições de referências internacionais	14
1.7 Uma agenda convergente para transformar infraestrutura em prioridade de Estado	15
2. ONDE QUEREMOS CHEGAR: 25 PRIORIDADES PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA EM 2027–2030	16
Bloco A - Condições Estruturais Transversais	17
Bloco B - Transporte e Logística	21
Bloco C - Saneamento e Segurança Hídrica	25
Bloco D - Telecomunicações e infraestrutura digital	30
Bloco E - Energia	31
3. COMO CHEGAREMOS LÁ: COMPROMISSOS PARA TRANSFORMAR PRIORIDADES EM EXECUÇÃO	34
Monitoramento permanente	35
DA AGENDA À EXECUÇÃO	36
REFERÊNCIAS	39
	4

SUMÁRIO EXECUTIVO

A infraestrutura brasileira chega ao ciclo de governo 2027–2030 diante de um paradoxo que sintetiza um dos principais desafios ao desenvolvimento do país: o Brasil avançou na construção de um ambiente institucional capaz de mobilizar investimentos privados e estruturou uma carteira relevante de projetos, mas ainda investe menos do que o necessário para repor a depreciação de seus ativos e permanece distante do patamar requerido para superar um déficit de infraestrutura acumulado ao longo de décadas.

Nos últimos anos, o país consolidou avanços importantes na agenda de infraestrutura. O fortalecimento do marco legal das concessões e das parcerias público-privadas (PPPs), a maior participação da iniciativa privada, a expansão do mercado de capitais e o aprimoramento dos instrumentos de financiamento contribuíram para criar condições mais favoráveis à estruturação de projetos em setores estratégicos.

Esse movimento permitiu ampliar significativamente a participação privada em investimentos de infraestrutura e desenvolver uma carteira de projetos em áreas como transportes e logística, saneamento, energia, telecomunicações, mobilidade urbana e infraestrutura social. Ao mesmo tempo, a agenda deixou de estar restrita à expansão da oferta de ativos e passou a incorporar desafios estruturais de longo prazo, como transição energética, descarbonização, adaptação às mudanças climáticas, segurança hídrica, transformação digital, inovação e resiliência das redes de infraestrutura.

O avanço institucional, contudo, ainda não se traduziu em uma redução compatível do déficit existente. Em 2025, o Brasil investiu aproximadamente 2,21% do PIB em infraestrutura, percentual inferior à depreciação anual estimada de seus ativos, de 2,27% do PIB, segundo a CBIC. O estoque de infraestrutura corresponde a cerca de 35,5% do PIB, enquanto a referência internacional para países desenvolvidos é de 60%. Segundo estimativas do Banco Mundial, o Brasil precisa US\$ 778 bilhões ao ano, equivalentes a 3,7% do PIB por ano para suprir sua lacuna de infraestrutura até o prazo dos ODS de 2030.

A insuficiência de investimentos se reflete diretamente na competitividade brasileira. No Ranking Mundial de Competitividade 2026, elaborado pelo International Institute for Management Development (IMD), o Brasil caiu da 58ª para a 65ª posição entre 70 economias. No fator específico de infraestrutura, recuou da 58ª para a 61ª colocação.

Esses indicadores revelam que o desafio da próxima gestão não será apenas mobilizar mais capital, mas criar as condições para que o investimento seja realizado com maior velocidade, qualidade, previsibilidade e impacto econômico e social. O desafio central será superar o hiato entre planejamento, estruturação e execução. O país já dispõe de instrumentos institucionais e financeiros mais sofisticados e de uma experiência crescente na utilização de concessões e PPPs. É necessário agora transformar esse ambiente em obras entregues, serviços de maior qualidade e ganhos concretos de produtividade e bem-estar.

Para isso, será necessário atuar simultaneamente sobre gargalos que atravessam diferentes setores. Entre os principais estão a restrição fiscal e a limitada capacidade de investimento público, a complexidade regulatória e institucional, a demora na estruturação e no licenciamento de projetos, a insegurança jurídica, a baixa capacidade técnica de determinados entes públicos, a escassez de mão de obra qualificada e os impactos crescentes de eventos climáticos extremos sobre os ativos e as redes de infraestrutura.

A resposta, portanto, não pode ser setorial ou fragmentada. O país precisa de uma agenda nacional de infraestrutura com visão de longo prazo, capaz de combinar responsabilidade fiscal, maior participação privada, ao mesmo tempo em que se amplia a capacidade de investimento público, planejamento integrado, regulação de qualidade, capacidade de execução e mecanismos permanentes de avaliação de resultados.

Este documento propõe uma agenda de propostas para o próximo ciclo de gestão e está organizado em duas partes complementares. A primeira apresenta um diagnóstico geral dos gargalos que hoje limitam a expansão e a qualidade da infraestrutura nacional - fiscais, regulatórios, de capacidade de execução, de capital humano e de resiliência climática - comuns a todos os setores analisados. A segunda mapeia 25 propostas prioritárias, selecionadas por sua capacidade de destravar investimento e organizadas em cinco frentes: condições estruturais e transversais para o investimento; transportes e logística; saneamento; telecomunicações e transformação digital; e energia.

A mensagem central deste estudo é que o desafio brasileiro deixou de ser apenas ampliar o volume de investimento. É, sobretudo, transformar planejamento em obra: reduzir o tempo de maturação dos projetos, garantir segurança jurídica e estabilidade regulatória, qualificar a mão de obra que vai construir essa infraestrutura e medir resultados de forma permanente, independentemente do ciclo eleitoral. O Brasil não precisa recomeçar sua política de infraestrutura a cada quatro anos - precisa de continuidade, escala e execução.

O estudo está organizado em três seções, **que articulam diagnóstico, prioridades e execução**. A **Seção 1** apresenta o panorama da infraestrutura brasileira e os principais indicadores e gargalos que fundamentam a urgência da agenda. A **Seção 2** transforma esse diagnóstico em uma agenda de ação, estruturada em **25 propostas prioritárias**. Por fim, a **Seção 3** consolida os compromissos necessários para transformar prioridades em execução e estabelece um mecanismo de **monitoramento permanente dos resultados**.

1. ONDE ESTAMOS: DIAGNÓSTICO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

A infraestrutura condiciona diretamente o bem-estar da população, a competitividade das empresas e a redução das desigualdades regionais. Energia elétrica, água, esgoto, transporte, telecomunicações e mobilidade urbana influenciam diariamente a produtividade da economia e o custo de vida das famílias: segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares do IBGE, cerca de 13% da renda familiar brasileira é destinada a serviços de infraestrutura básica, proporção que sobe a 14,8% entre as famílias de menor renda.

A gestão 2027-2030 terá a oportunidade de transformar os avanços institucionais acumulados nas últimas décadas em uma nova etapa de expansão da infraestrutura brasileira. Isso significa acelerar a maturação de projetos, reduzir entraves regulatórios e institucionais, fortalecer a segurança jurídica, ampliar a capacidade técnica dos governos, aprimorar os mecanismos de financiamento e assegurar os investimentos.

A infraestrutura não é apenas uma agenda de obras. É uma agenda de produtividade, competitividade, inclusão territorial, qualidade de vida e desenvolvimento sustentável. Uma rede logística mais eficiente reduz custos e amplia a competitividade das empresas; saneamento adequado melhora a saúde e a produtividade da população; energia confiável e competitiva sustenta a atividade econômica; conectividade amplia oportunidades e reduz desigualdades; e infraestrutura resiliente reduz os impactos econômicos e sociais de eventos climáticos extremos.

1.1 Um país que investe pouco - e investiu mal por décadas

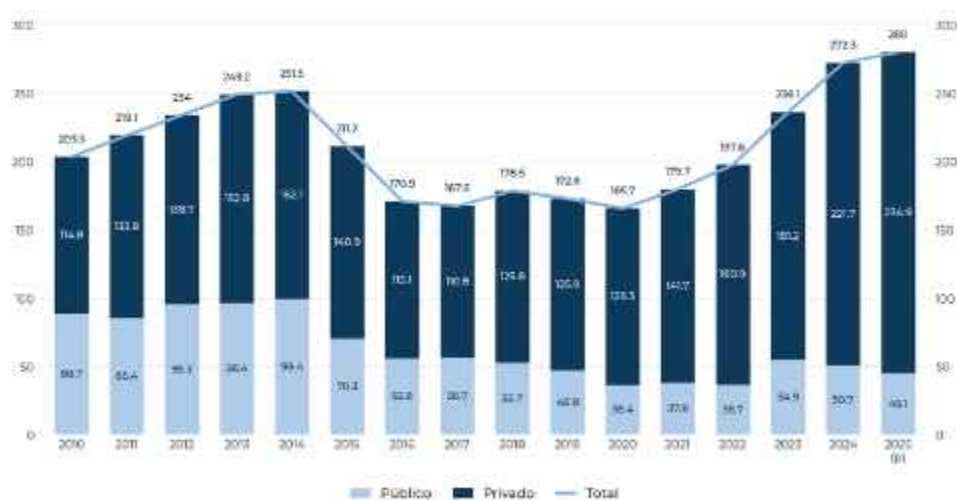
Além de oneroso, o Brasil possui um sistema de infraestrutura extremamente ineficiente e defasado. O Brasil caiu da 58ª para a 65ª posição entre 70 economias no Ranking Mundial de Competitividade 2026, elaborado pelo IMD (International Institute for Management Development). No fator infraestrutura especificamente, o país recuou da 58ª para a 61ª colocação - um retrato de deterioração relativa, já que a perda de posições ocorre mesmo com o país ampliando o volume nominal de investimento. O Brasil aparece mal posicionado tanto em infraestrutura tecnológica quanto em infraestrutura básica, em patamar distante de seus pares de porte econômico e populacional semelhante.

O diagnóstico de insuficiência de investimento é corroborado por comparações internacionais: entre 2013 e 2014, a taxa média mundial de investimento em infraestrutura foi de 3,8% do PIB, contra apenas 2,2% no Brasil - patamar inferior inclusive ao de outros grandes emergentes de extensão territorial comparável, como Índia e China. Ao ritmo atual, o país segue investindo abaixo da própria depreciação de seus ativos, o que significa, na prática, um estoque de infraestrutura que se deteriora relativamente ao tamanho da economia.

1.2 O novo ciclo de investimentos (2025-2026): avanços reais, mas concentrados no setor privado

Entre 2025 e 2026, o setor atravessa um dos períodos mais robustos de investimento de sua história recente. Segundo o Relatório Anual 2026 da ABDIB, os investimentos totais em infraestrutura devem alcançar R\$ 280 bilhões em 2025 (valores constantes) - novo recorde histórico -, dos quais aproximadamente 84% de origem privada. Os avanços mais expressivos concentram-se em Saneamento Básico (+35,7% em termos reais) e Transporte e Logística (+12,7%), enquanto Energia Elétrica e Telecomunicações registraram retração no período.

Quadro 1 - Evolução dos investimentos em infraestrutura no Brasil e participação privada (R\$ bilhões, valores 2025)



Fonte: ABDIB (2025)

O contraponto a essa expansão é a trajetória do investimento público, que caiu 11% em 2025, pressionado pela rigidez orçamentária, pelo crescimento de despesas obrigatórias e pela expansão das emendas parlamentares. Essa dependência crescente do capital privado amplia a capacidade de investimento agregada, mas não substitui o investimento público em projetos

de elevado retorno social e menor atratividade financeira - sobretudo em saneamento, rodovias vicinais e infraestrutura hídrica de regiões menos desenvolvidas.

O hiato entre o que é investido e o que seria necessário para eliminar o déficit de estoque de capital permanece elevado - R\$ 217,8 bilhões em 2025, ou 1,74% do PIB -, concentrado em Transporte e Logística (1,65% do PIB) e, em menor magnitude, em Saneamento (0,09% do PIB, já em trajetória de queda).

Quadro 2 - Necessidade de investimento e hiato por setor (2025)

Setor	Investimento realizado 2025 (p) - R\$ bilhões	Investimento realizado 2025 (p) - Em % PIB	Investimento necessário - R\$ bilhões	Investimento necessário - Em % PIB	Hiato Investimentos - R\$ bilhões	Hiato Investimentos - Em % PIB
Transporte / Logística	76,5	0,61	282,5	2,26	206	1,65
- Aeroportuário	2,5	0,02	7,5	0,06	5	0,04
- Aquaviário**	3	0,02	55	0,44	52	0,42
- Ferroviário	15,5	0,12	71,3	0,57	55,8	0,45
- Rodoviário	49,5	0,4	95	0,76	45,5	0,36
Mobilidade Urbana	6	0,05	53,8	0,43	47,8	0,38
Saneamento	44,5	0,36	56,3	0,45	11,8	0,09
Telecomunicações	33,8	0,27	33,8	0,27	-	-
Energia Elétrica	125,2	1	125,2	1	-	-
Total	280	2,24	497,7	3,98	217,8	1,74

Fonte: ABOIB (2025). Elaboração: CIO Associações

1.3 Pipeline preferencial para reduzir o hiato de investimentos em infraestrutura

O Brasil já possui um pipeline robusto de projetos de infraestrutura. Existem centenas de novos projetos de origem federal, estadual e municipal, demonstrando que o país dispõe de uma carteira relevante para ampliar seus investimentos. A partir desse universo, foram selecionados 20 projetos essenciais e estruturantes aos quais o ciclo de governo 2027-2030 deveria focar em dar andamento, com o objetivo de contribuir para a redução do atual hiato de investimento em infraestrutura. A seleção contempla projetos ferroviários, rodoviários, logísticos, aquaviários, de mobilidade urbana e de saneamento.

Quadro 3 - Radiografia setorial dos gargalos de infraestrutura

Nº	Projeto estruturante	Sector	Abrangência	Descrição do projeto	Forma de contratação prevista	Valor do investimento
1	Ferrovia EF-170 - MT/PA - Ferrogrão	Ferrovário	MT-PA	Ferrovia greenfield de aproximadamente 533 km entre Sinop (MT) e Miratuba (PA), destinada sobretudo a grãos agrícolas. Cria um corredor de alta capacidade para o Arco Norte e reduz a pressão logística sobre a BR-163.	Concessão comum	R\$ 33,3 bi
2	Corredor Ferroviário Leste-Oeste	Ferrovário	MT-GO-BA	O Corredor será composto pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste - FIOD (EF-334), nos trechos I e III, e pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste - FICO (EF-354), em seus trechos I e II.	Concessão comum	R\$ 41,9 bi
3	EF-151 Ferrovia Norte-Sul (Açailândia-Barcarena)	Ferrovário	MA-PA	Ligação ferroviária de aproximadamente 530 km entre Açailândia (MA) e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA). Amplia as alternativas de escoamento de grãos, minerais e combustíveis pelo Arco Norte.	Concessão	R\$ 10,0 bi
4	EF-38 Ferrovia Rio-Vitória	Ferrovário	ES-RJ	Ferrovia de cerca de 575 km entre Nova Iguaçu (RJ) e Santa Leopoldina (ES), conectando portos e malhas da FCA e da EFVM. Fecha uma lacuna ferroviária estratégica no corredor costeiro do Sudeste.	Concessão	R\$ 6,6 bi
5	Malha Oeste	Ferrovário	SP-MS	Recuperação e nova concessão de aproximadamente 1.973 km da malha entre São Paulo e Mato Grosso do Sul. O projeto busca restaurar capacidade, confiabilidade e integração com portos e com o corredor internacional para a Bolívia.	Concessão	R\$ 35,7 bi
6	Malha Sul	Ferrovário	PR-SC-RS	Reorganização e nova concessão dos principais corredores ferroviários do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Prevê recuperação de via, aumento da capacidade e melhoria dos acessos aos portos da Região Sul.	Concessão	R\$ 12,3 bi
7	Ferrovia Centro-Atlântica - FCA	Ferrovário	MG-GO-BA-ES-RJ-SP	Modernização e expansão da malha operacional da FCA, com mais de 7200 km, incluindo renovação de via, material rodante, pátios, capacidade e solução de conflitos urbanos. Reforça a conexão do Centro-Leste com portos e polos industriais.	Prorrogação	R\$ 28,0 bi
8	Rota Agro Central - BR-070/174/364	Rodoviário e logística	MT-RD	Concessão de aproximadamente 888 km das BR-070, BR-174 e BR-364 em Mato Grosso e Rondônia. Estrutura um eixo rodoviário para o escoamento agroindustrial, com recuperação do pavimento, segurança e ampliação de capacidade.	Concessão comum	R\$ 6,0 bi
9	Rota Portuária Sul - BR-116/392	Rodoviário e logística	RS	Concessão de aproximadamente 460 km das BR-116 e BR-392 no sul gaúcho, conectando áreas agrícolas e industriais ao Porto do Rio Grande e à fronteira com o Uruguai. Prevê recuperação, segurança e ampliações de capacidade.	Concessão	R\$ 6,1 bi
10	Hidrovia do Rio Paraguai	Aquaviário e portuário	MT-MS	Concessão de cerca de 600 km do tramo brasileiro entre Corumbá e a região do Porto Murtinho/Rio Apa. Inclui dragagem de manutenção, sinalização, monitoramento hidrográfico e gestão do tráfego compatíveis com a proteção do Pantanal.	Concessão	R\$ 64,0 mi
11	Hidrovia do Rio São Francisco	Aquaviário e portuário	MG-BA-PE-AL	Projeto prevê a retomada do transporte de cargas ao longo de um trecho navegável de 1371 quilômetros, entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE).	Concessão	R\$ 6,0 bi
12	Sistema Aquaviário Industrial Portuário Sul-Mirim - SAIP	Aquaviário e portuário	RS	Gestão integrada de aproximadamente 510 km de vias navegáveis e acessos portuários nas lagoas dos Patos, Guaíba e Mirim e nos canais associados. Prevê dragagem, sinalização, monitoramento e gestão do tráfego aquaviário.	Concessão comum	R\$ 134,0 mi
13	Rota 2 de Julho - BR-116/324/BA	Rodoviário e logística	BA	Nova concessão de cerca de 663 km, incluindo a BR-324 entre Salvador e Feira de Santana e a BR-116 até Vitória da Conquista. O projeto recompõe a operação do corredor e prevê duplicações, segurança e aumento de capacidade.	Concessão comum	R\$ 14,0 bi
14	Arco Metropolitano de Fortaleza	Rodoviário e logística	CE	Conclusão do arco rodoviário metropolitano e da ligação ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém. O eixo desvia tráfego pesado da área urbana de Fortaleza e melhora o acesso logístico-portuário ao principal polo industrial-portuário cearense.	Concessão comum estadual, com apoio federal	R\$ 2,2 bi

15	Trem Intercidades Sul – São Paulo-Santos	Mobilidade urbana	SP	Ligação ferroviária de passageiros entre a Região Metropolitana de São Paulo e a Baixada Santista, com integração à rede metropolitana. Oferece alternativa de alta capacidade ao Sistema Anchieta-imigrantes.	Em estudo	R\$ 15,0 bi
16	Linha 3 do Metrô – Rio de Janeiro-Niterói-São Gonçalo	Mobilidade urbana	RJ	Conexão metroferroviária entre o centro do Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo, com travessia da Baía de Guanabara. Os estudos devem definir traçado, tecnologia, demanda, fiseamento e solução de financiamento.	Em estudo	R\$ 4,5 bi
17	PPP de esgotamento sanitário da Saneago	Saneamento	GO	PPP para ampliar, operar e manter sistemas de coleta e tratamento de esgoto em 216 municípios goianos, atendendo cerca de 3,4 milhões de pessoas. A meta é acelerar a universalização e elevar a cobertura para os parâmetros legais.	PPP	R\$ 5,9 bi
18	Esgotamento sanitário em 48 municípios do Rio Grande do Norte (CAERN)	Saneamento	RN – 48 municípios	PPP para expansão, operação e manutenção dos serviços de esgotamento sanitário em 48 municípios, alcançando aproximadamente 2 milhão de habitantes. A CAERN permanece responsável pelo abastecimento de água e pela relação comercial.	PPP	R\$ 3,4 bi
19	Porto de Itajaí	Aquaviário e portuário	SC	Concessão de longo prazo para gestão, dragagem, aprofundamento e segurança do canal de acesso ao complexo portuário de Itajaí e Navegantes. Inclui adequações para navios maiores e implantação de sistemas de controle de tráfego.	Em estudo	R\$ 2,8 bi
20	Trem Intercidades Oeste – São Paulo-Sorocaba	Mobilidade urbana	SP	Ligação ferroviária de passageiros de aproximadamente 90-100 km entre São Paulo e Sorocaba, com serviços expressos e paradores e integração à rede metropolitana. Prevê cinco estações e nova frota dedicada.	PPP	R\$ 10,0 bi

Fonte: Elaboração GO Associados e diagnósticos setoriais deste estudo.

Em conjunto, os 20 projetos representam aproximadamente R\$ 243,8 bilhões em investimentos estimados. Como são projetos travados, em estruturação ou que necessitam de ampliação, a prioridade do próximo governo precisa ser acelerar seus respectivos estudos, licenciamentos, modelagens, consultas públicas, licitações e, conseqüentemente, chegar na assinatura dos contratos. De uma forma geral, o principal gargalo brasileiro não é gerar projetos, mas acelerar sua maturação.

1.4 Cinco gargalos estruturais transversais a todos os setores

a) Financiamento e previsibilidade fiscal

A expansão de concessões e PPPs ampliou a participação privada, mas não substituiu o investimento público em ativos de menor atratividade comercial. O desafio não é escolher entre Estado e mercado, mas combiná-los de forma complementar, com instrumentos de financiamento de longo prazo - debêntures incentivadas (que saltaram de R\$ 47 bilhões em 2021 para R\$ 135 bilhões em 2024, segundo a ANBIMA), fundos de infraestrutura, blended finance e um Fundo Nacional da Infraestrutura com receita própria e estável.

b) Segurança jurídica e estabilidade regulatória

Autonomia técnica e decisória das agências reguladoras, cumprimento dos contratos de concessão e PPP e redução da judicialização por meio de mediação e arbitragem são pré-condições para atrair capital de longo prazo. Uma agenda legislativa convergente - novo marco das concessões e PPPs (PL 7.063/2017), autonomia financeira das agências (PLC 73/2025 e PL 1.374/2025) e a modernização do licenciamento ambiental (Lei 15.190/2025) - permanece pendente de conclusão.

c) Capacidade de execução do poder público

Digitalização de processos de contratação e fiscalização, uso de BIM, padronização de modelagens e governança orientada a indicadores de desempenho são condições para reduzir o tempo entre a concepção de um projeto e sua efetiva entrega - hoje o principal ponto de estrangulamento do pipeline nacional.

d) Capital humano e competitividade da engenharia nacional

A CNI estima um déficit atual de aproximadamente 75 mil engenheiros no país, que pode chegar a 500 mil profissionais até 2030; segundo a CBIC, 90% das empresas de construção relatam dificuldade para contratar mão de obra qualificada. O Brasil forma de 3 a 4 engenheiros por 10 mil habitantes, contra cerca de 14 na Alemanha, no Japão e nos Estados Unidos. Some-se a isso a perda de espaço das empresas brasileiras de engenharia no mercado internacional - de 3,2% de participação global no auge para uma fração residual hoje -, resultado da fragilização do sistema oficial de crédito à exportação a partir de 2015. Sancionado o novo Sistema Brasileiro de Apoio Oficial ao Crédito à Exportação (Lei 15.359/2026), falta regulamentá-lo.

e) Resiliência climática

Eventos climáticos extremos já impõem custos e riscos crescentes a rodovias, redes elétricas, portos e sistemas de saneamento. A incorporação de critérios obrigatórios de adaptação climática nos projetos de infraestrutura ainda é exceção, não regra, no planejamento público brasileiro.

1.5 Radiografia setorial: onde estão os principais gargalos

Antes de detalhar as 25 propostas prioritárias, é útil sintetizar o gargalo predominante em cada segmento da infraestrutura nacional. O Quadro 3 consolida essa radiografia, combinando o hiato de investimento apresentado no Quadro 2 com o principal fator que hoje trava a expansão de cada setor.

Quadro 3 - Radiografia setorial dos gargalos de infraestrutura

Setor	Hiato (% PIB)	Principal gargalo identificado
Rodoviário	0,36	Investimento público insuficiente em trechos sem viabilidade de concessão
Ferrovário	0,45	Projetos estruturantes (FICO, FIOL, Ferrogrão) ainda não concluídos
Aquaviário	0,42	Hidroviás subutilizadas e integração porto-ferrovia-rodovia incompleta
Aeroportuário	0,04	Concentração de mercado e baixa conectividade regional
Mobilidade urbana	0,38	Ausência de financiamento permanente e carteira nacional de projetos
Saneamento	0,09	Concentração do déficit de esgoto em Norte e Nordeste
Telecomunicações	-	Barreiras regulatórias ao licenciamento e ao compartilhamento de infraestrutura
Energia elétrica	-	Descompasso entre expansão da geração renovável e da transmissão

Fonte: Elaboração GD Associados com base em ABDIB (2025) e diagnósticos setoriais deste estudo

1.6 O que os projetos maduros têm em comum: lições de referências internacionais

A análise de experiências internacionais - Índia e Alemanha em ferrovias, Estados Unidos e Colômbia em hidroviás, e União Europeia e Estados Unidos em conectividade aérea regional - revela um padrão consistente: projetos de infraestrutura maduros não dependem apenas de maior disponibilidade de recursos, mas de arranjos institucionais capazes de assegurar previsibilidade, eficiência e adequada distribuição de responsabilidades e riscos.

Embora os modelos analisados estejam inseridos em contextos federativos, regulatórios e geográficos distintos, eles convergem para um mesmo conjunto de fatores de sucesso: (i) separação clara entre gestão da infraestrutura e operação dos serviços, com regras de acesso homologadas por autoridade independente; (ii) contratualização plurianual do financiamento de manutenção, com metas objetivas de qualidade e mecanismos de responsabilização; (iii) rateio transparente de custos entre usuários e poder público, proporcional aos benefícios auferidos por cada parte; e (iv) alocação de riscos ao agente mais capacitado para geri-los - hidrológico, de demanda, cambial ou de construção.

Nenhuma dessas referências constitui um modelo a ser replicado automaticamente: diferenças federativas, regulatórias e geográficas exigem adaptação ao contexto brasileiro. Ainda assim, o padrão institucional que elas revelam - previsibilidade contratual, autonomia regulatória e transparência na alocação de riscos - é diretamente aplicável às 25 propostas detalhadas na Seção 2.

1.7 Uma agenda convergente para transformar infraestrutura em prioridade de Estado

Lançado em dezembro de 2025 por doze entidades representativas do setor - entre elas SINICON, CBIC, BRASINFRA, FENATRACOP e SINAENCO -, o Pacto Brasil pela Infraestrutura propõe dobrar o volume anual de investimentos até 2030 (superando 4% do PIB) e elevar o estoque de infraestrutura a 60% do PIB no horizonte de 2031 a 2045. O diagnóstico deste documento e as 25 propostas apresentadas na Seção 2 dialogam diretamente com essa agenda suprapartidária já pactuada pelo setor produtivo, e com o Dashboard da Infraestrutura Brasileira como instrumento permanente de monitoramento de metas.

O documento Pacto Brasil pela Infraestrutura permite incorporar à agenda para o próximo governo um conjunto de medidas voltadas a enfrentar os principais obstáculos à expansão dos investimentos, à execução dos projetos e à modernização da infraestrutura brasileira.

As propostas podem ser organizadas em seis frentes prioritárias conforme o Quadro 4, que combinam aumento do investimento, melhoria do ambiente institucional, ampliação das fontes de financiamento, fortalecimento da capacidade produtiva e valorização do capital humano.

Quadro 4 - Seis frentes prioritárias para a agenda de governo

Compromisso	Prioridade para 2027-2030
1. Planejar	Retomar o planejamento integrado e de longo prazo
2. Investir	Construir trajetória para elevar o investimento em infraestrutura
3. Destruavar	Reduzir insegurança jurídica, regulatória e institucional
4. Financiar	Ampliar crédito, garantias e fontes privadas de financiamento
5. Internacionalizar	Retomar o crédito à exportação e fortalecer a engenharia brasileira
6. Executar	Formar mão de obra e recuperar a capacidade de engenharia e execução

Fonte: Elaboração COA Associados a partir do Pacto Brasil pela Infraestrutura.

2. ONDE QUEREMOS CHEGAR: 25 PRIORIDADES PARA A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA EM 2027-2030

As propostas a seguir foram selecionadas a partir do diagnóstico setorial, com foco nas medidas de maior potencial para destravar investimentos, elevar a produtividade e produzir resultados concretos ao longo de um mandato presidencial. Mais do que um conjunto de ações isoladas, trata-se de uma agenda de Estado para a infraestrutura, estruturada em cinco frentes complementares: condições estruturais transversais para o investimento, transporte e logística, saneamento e segurança hídrica, telecomunicações e energia.

A lógica que orienta essa agenda é combinar o enfrentamento dos entraves estruturais que condicionam a capacidade de investimento do país com prioridades setoriais capazes de ampliar a oferta e a qualidade dos serviços de infraestrutura. O objetivo é estabelecer uma trajetória de maior previsibilidade, eficiência e capacidade de execução, criando as condições para que o investimento privado e público se traduza em ganhos de competitividade, produtividade e bem-estar ao longo do próximo ciclo de governo.

Bloco A - Condições Estruturais Transversais

As oito propostas deste bloco não pertencem a um setor específico: são pré-condições que determinam se qualquer investimento setorial se converte, de fato, em obra entregue.

1

PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA

Política Nacional de Infraestrutura de longo prazo

Diagnóstico: O Brasil recomeça sua política de infraestrutura a cada ciclo eleitoral, o que compromete a maturação de projetos estruturantes e a formação de capital humano especializado.

Proposta:

- Instituir Política Nacional de Infraestrutura com horizonte de 20 a 30 anos, apoiada em Plano Nacional Integrado que articule transportes, energia, saneamento, telecomunicações e recursos hídricos.
- Estabelecer uma carteira nacional de projetos prioritários e estruturantes, com critérios objetivos de seleção baseados em retorno econômico e social, impacto territorial, resiliência climática e capacidade de execução.
- Fortalecer mecanismos de coordenação entre União, estados, municípios e iniciativa privada.
- Ampliar os recursos destinados à elaboração de estudos de viabilidade, projetos básicos e executivos e assessoria técnica, especialmente para estados e municípios com menor capacidade institucional.

Impacto esperado: *Redução da descontinuidade de projetos entre mandatos e maior previsibilidade para investidores e para a cadeia de fornecedores.*

2

FINANCIAMENTO

Trajetória de investimento acima de 4% do PIB, com recuperação do investimento público

Diagnóstico: O Brasil investe 2,22% do PIB em Infraestrutura, abaixo da depreciação anual de seus ativos (2,27%); o investimento público caiu 11% em 2025, mesmo com o investimento privado em recorde histórico.

Proposta:

- Estabelecer uma trajetória plurianual de aumento dos investimentos em infraestrutura, combinando recursos públicos e privados.
- Recompôr a previsibilidade do investimento público e ampliar a mobilização de capital privado via concessões e PPPs.
- Expandir Instrumentos de financiamento de longo prazo: mercado de capitais, debêntures incentivadas, fundos de infraestrutura e *blended finance*.
- Criar fonte estável de receita para um Fundo Nacional da Infraestrutura, vinculando parte dos recursos de outorgas ao próprio setor (linha da PEC 01/2021).

Impacto esperado: *Elevação progressiva da taxa de investimento em infraestrutura, hoje 1,74% do PIB abaixo da necessidade estimada, para patamar superior a 4% do PIB.*

FINANCIAMENTO SOBERANO

Título de Infraestrutura do Brasil (TIB): capital de giro e garantia de projeto a custo soberano

Diagnóstico: O operador nacional de infraestrutura financia o ciclo de caixa da obra a custo de crédito privado, enquanto o capital externo acessa garantias soberanas e multilaterais sem equivalente no mercado doméstico. As debêntures incentivadas dependem do *rating* da empresa, as linhas do BNDES e da Caixa atendem investimento e não capital de giro, e a antecipação de recebíveis é cara e de curto prazo - assimetria que tem levado operadores nacionais a serem vendidos por incapacidade de caixa.

Proposta:

1. Instituir o Título de Infraestrutura do Brasil (TIB), título soberano emitido pela União - ou por veículo de propósito específico com garantia soberana explícita - lastreado no direito de receber medições contratuais aprovadas de obras públicas em andamento, cedidas fiduciariamente ao emissor.
2. Destinar os recursos ao capital de giro e às garantias de projeto de operadores nacionais, a custo próximo ao da dívida soberana, mantendo integralmente com a empresa o risco de execução da obra.
3. Emitir em série, com vencimentos escalonados e negociação em mercado secundário organizado, criando ativo de longo prazo adequado a fundos de pensão, seguradoras e tesourarias.
4. Estruturar governança com participação do Tesouro Nacional e de instituição financeira pública, conselho independente, limite de emissão vinculado ao estoque de contratos de obra ativa verificados pelo TCU, auditoria trimestral e transparência integral do portfólio.
5. Ativar, como ponte até a estruturação do TIB, linha emergencial de capital de giro lastreada em contratos de obra ativa, operacionalizada por banco público, com implantação em 6 a 12 meses.

Impacto esperado: Redução estimada de 6 a 10 pontos percentuais no custo efetivo do capital de giro do operador nacional, com estabilização do fluxo de caixa das obras, retenção de equipes técnicas e contenção da desnacionalização do setor.

SEGURANÇA JURÍDICA

Estabilidade regulatória e redução da judicialização

Diagnóstico: A insegurança jurídica e a judicialização de contratos elevam o custo de capital dos projetos de infraestrutura e afastam investidores de longo prazo, especialmente estrangeiros.

Proposta:

- Preservar a autonomia técnica e decisória das agências reguladoras e aprovar a autonomia financeira e orçamentária previstas na PLC 73/2025 e no PL 1.374/2025.
- Concluir o novo marco legal das concessões e PPPs (PL 7.063/2017) e avançar na revisão da Lei de Licitações (Lei 14.133/2021).
- Fortalecer mecanismos de mediação e arbitragem, avaliando a criação de um tribunal administrativo especializado em disputas de contratos de infraestrutura, com câmaras setoriais e participação da sociedade civil.

Impacto esperado: Redução do prêmio de risco regulatório embutido no custo de capital de projetos de infraestrutura e menor tempo de resolução de disputas contratuais.

GESTÃO PÚBLICA

Modernização da execução: digitalização, BIM e licenciamento ágil

Diagnóstico: A carteira nacional tem 608 projetos mapeados, mas 60% ainda estão em fases iniciais de estudo e estruturação - o gargalo está na velocidade de maturação, não na geração de projetos.

Proposta:

- Digitalizar integralmente os processos de contratação, acompanhamento e fiscalização de obras públicas.
- Ampliar o uso de BIM e de gestão baseada em indicadores de desempenho na administração pública.
- Simplificar o licenciamento ambiental com prazos máximos e critérios transparentes, na linha da Lei 15.190, mantendo elevados padrões de proteção ambiental.

Impacto esperado: *Redução do tempo médio entre concepção e contratação de projetos, hoje concentrados nas fases mais lentas do pipeline nacional.*

VALORIZAÇÃO DA ENGENHARIA NACIONAL

Diagnóstico: O Brasil enfrenta déficit de aproximadamente 75 mil engenheiros, com possibilidade de agravamento até 2030. A escassez de profissionais qualificados já constitui um dos gargalos para a execução da agenda de infraestrutura. O problema é agravado pela evasão nos cursos, pelo descompasso entre formação e demanda produtiva e pela subutilização de profissionais qualificados. O desafio, portanto, não é apenas formar mais engenheiros, mas valorizar, reter e aproveitar melhor a engenharia brasileira, ampliando sua participação nos projetos estratégicos do país.

Proposta:

- Instituir uma Política Nacional de Valorização dos Engenheiros Brasileiros, articulando formação, inserção profissional, atualização tecnológica, desenvolvimento de carreira e participação dos profissionais nacionais em projetos estratégicos.
- Criar programas de residência tecnológica, estágios qualificados e primeira experiência profissional, aproximando universidades, Institutos Federais, empresas e órgãos públicos e reduzindo a distância entre formação acadêmica e mercado de trabalho.
- Ampliar programas de requalificação e atualização tecnológica em áreas estratégicas, como inteligência artificial, automação, ciência de dados, transição energética, infraestrutura resiliente e tecnologias ambientais.
- Criar mecanismos para reter e repatriar talentos brasileiros, por meio de bolsas, projetos de pesquisa aplicada e oportunidades em projetos estratégicos de infraestrutura, indústria e inovação.

Impacto esperado: *Redução progressiva do déficit de profissionais qualificados, maior inserção dos engenheiros em atividades compatíveis com sua formação e fortalecimento da capacidade técnica do país para executar projetos estratégicos.*

TRATAMENTO ISONÔMICO E RECUPERAÇÃO DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Diagnóstico: A descontinuidade dos investimentos e os efeitos econômicos decorrentes da Operação Lava Jato contribuíram para a desestruturação da cadeia brasileira de engenharia e construção pesada. Estudos estimaram que, entre 2014 e 2017, os efeitos diretos e indiretos da operação estiveram associados a uma redução de R\$ 172,2 bilhões em investimentos, de 3,6% do PIB e de 4,4 milhões de ocupações. Além disso, houve queda de 85% na receita das maiores construtoras brasileiras entre 2015 e 2018.

Proposta:

- Retomar uma agenda plurianual de investimentos em infraestrutura, com previsibilidade e segurança jurídica, capaz de reconstruir a demanda e a capacidade de execução do setor.
- Assegurar tratamento isonômico entre empresas brasileiras e estrangeiras, com critérios objetivos de capacidade técnica, preço, eficiência, integridade e experiência na contratação de obras e serviços de engenharia.
- Aperfeiçoar os mecanismos de reabilitação e reinserção de empresas que tenham cumprido sanções e obrigações legais, preservando a responsabilização individual e evitando a destruição permanente de capacidade empresarial, empregos, conhecimento e cadeias produtivas.
- Fortalecer a engenharia nacional, especialmente nas etapas de estudos, projetos, gerenciamento, supervisão e execução, reduzindo atrasos, aditivos, sobrecustos e riscos na implantação dos empreendimentos.
- Ampliar instrumentos de financiamento, garantias e apoio à internacionalização das empresas brasileiras de engenharia, recuperando escala, capacidade tecnológica e competitividade internacional.

Impacto esperado: *Reconstrução da capacidade empresarial e técnica da engenharia brasileira, retomada dos investimentos em infraestrutura, preservação de empregos e conhecimento especializado e aumento da eficiência e da competitividade dos projetos nacionais*

Os dados são provenientes de dois estudos sobre os impactos econômicos da Operação Lava Jato. O primeiro, elaborado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), estimou os efeitos da operação entre 2014 e 2017 sobre os setores diretamente afetados e suas cadeias produtivas. O segundo, realizado por pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), analisou os impactos sobre as grandes construtoras e a indústria pesada.

EXPORTAÇÃO DE ENGENHARIA**Reposicionar a engenharia brasileira no mercado internacional com instrumentos permanentes de apoio à exportação**

Diagnóstico: A interrupção do crédito à exportação via BNDES enfraqueceu as construtoras brasileiras no exterior. Embora a Lei nº 15.359/2026 tenha modernizado o sistema de crédito e garantias, ainda restam a regulamentação infralegal e a operacionalização das linhas pelo Banco. Nesse cenário, a aprovação do PL nº 5.719/2023 continua indispensável para garantir isonomia e segurança jurídica, essenciais para a recuperação do *market share*.

Proposta:

1. Regulamentar o sistema brasileiro de apoio oficial ao crédito à exportação.
2. Operacionalizar, no BNDES, linhas competitivas para exportação de serviços de engenharia, nos termos do novo marco, com regras claras de elegibilidade, garantias e desembolso.
3. Aprovar o PL nº 5.719/2023, nos dispositivos complementares à Lei nº 15.359/2026, ampliando os instrumentos para financiar exportações de serviços de engenharia.
4. Estimular a internacionalização de empresas brasileiras de engenharia como vetor de emprego, inovação e escala.

Impacto esperado: *Ampliação da presença da engenharia nacional em mercados estratégicos, com estímulo à exportação de serviços de maior valor agregado e efeitos positivos sobre emprego e renda, capacitação profissional, desenvolvimento tecnológico e integração de fornecedores brasileiros às cadeias globais de valor.*

Bloco B - Transporte e Logística

O hiato de investimento em transporte e logística é o maior entre todos os setores analisados: 1,65% do PIB, ou R\$ 206 bilhões em 2025. As seis propostas abaixo cobrem rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, aeroportos, mobilidade urbana e a integração entre modais.

O SINICON é signatário da Carta Compromisso pela Ampliação e Modernização da Malha Rodoviária Brasileira da Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias e de Infraestrutura de Transportes (ANEOR). A proposta envolve R\$ 300 bilhões em investimentos ao longo de 10 anos, prevendo ações em 32 mil km de restauração, 24 mil km de duplicação, 4,8 mil km de pavimentação/ implantação e melhorias em 6 mil km. O retorno do programa ao país é de R\$ 800 bilhões de economia em custos operacionais no mesmo período.

RODOVIAS

Recuperar a malha, priorizar segurança e recompor o investimento onde a concessão não é viável

Diagnóstico: O hiato rodoviário é de R\$45,5 bilhões (0,36% do PIB) em 2025. Medidas de baixo custo, como sinalização e dispositivos de segurança, reduzem sinistros com feridos em até 25%, segundo o Banco Mundial (2021), mas não substituem investimento estrutural nos trechos sem viabilidade de concessão.

Proposta:

- Estruturar concessões e PPPs com contratos robustos e incentivos alinhados ao interesse público, dando continuidade ao Programa de Otimização de Contratos de Concessão de Rodovias (mais de R\$110 bilhões em investimentos a destravar).
- Priorizar intervenções de alta relação benefício-custo - sinalização, conservação e dispositivos de segurança - e fortalecer o CREMA como instrumento de manutenção plurianual.
- Recompor o investimento público nos trechos sem viabilidade de concessão, por meio de PPPs de conservação para a malha federal não concedida.

Impacto esperado: *Redução de acidentes e mortes no trânsito, menor custo logístico de transporte de carga e recuperação do padrão de qualidade da malha federal.*

FERROVIAS

Destravar os corredores estruturantes e elevar a participação ferroviária na matriz de cargas

Diagnóstico: A ferrovia responde por fração muito inferior à meta de 40% da matriz de cargas prevista em cenários mais ambiciosos do PNL 2035; o hiato de investimento chega a R\$55,8 bilhões (0,45% do PIB).

Proposta:

- Destravar e concluir projetos estruturantes já maduros - FICO, FIOL e Ferrogrão - e estruturar novos corredores de Integração nacional.
- Aprimorar a governança das concessões e autorizações, com regras claras de acesso à via e critérios objetivos para análise de prorrogações.
- Recompor o investimento público de longo prazo com instrumentos como o Fundo Nacional da Infraestrutura e a destinação de recursos de outorgas e da CIDE-Combustíveis ao setor.

Impacto esperado: *Aproximação da matriz de cargas brasileira do padrão observado em países de dimensão territorial semelhante, com redução do custo logístico agregado.*

AQUAVIÁRIO**Transformar potencial hidroviário e portuário em capacidade logística efetiva**

Diagnóstico: O hiato aquaviário é de R\$52 bilhões (0,42% do PIB), o segundo maior da matriz de transportes, refletindo hidrovias hoje subutilizadas e portos que ainda carecem de integração eficiente com ferrovias e rodovias.

Proposta:

- Recompôr o investimento público para recuperação e manutenção das hidrovias e avançar na concessão daquelas de maior potencial.
- Modernizar e ampliar a capacidade portuária, com integração aos modais ferroviário e rodoviário - prioridade para os corredores logísticos do Norte e do Nordeste.
- Consolidar política de Estado para a cabotagem, com plena implementação do BR do Mar, e reforçar a segurança da navegação interior.

Impacto esperado: *Conversão de hidrovias ociosas em corredores logísticos competitivos e redução do custo de escoamento da produção nas regiões Norte e Nordeste.*

AEROPORTOS**Ampliar conectividade regional, concorrência e sustentabilidade financeira do setor aéreo**

Diagnóstico: O setor tem déficit de investimento estimado em R\$5 bilhões por ano; convivem hoje empresas financeiramente vulneráveis, custos elevados, concentração de mercado e conectividade regional limitada.

Proposta:

- Ampliar a capacidade de investimento no setor por meio da concessão ou PPP de aeroportos públicos e ativos devolvidos, permitindo o agrupamento de terminais regionais com aeroportos de maior demanda. Os contratos devem prever subsídios cruzados transparentes e outorgas vinculadas a gatilhos de demanda e investimento.
- Implantar um programa que incentive a conectividade regional, com licitação de rotas essenciais por menor subsídio ou tarifa, levando em conta metas de frequência e pontualidade onde leve a redução gradual do apoio público conforme a rota alcance viabilidade comercial.
- Aplicar de forma efetiva o princípio "use ou perca" na política de slots, reservando parte da capacidade liberada ou ampliada para novos entrantes e assegurando estabilidade regulatória e segurança operacional.
- Coordenar a tributação do QAV para reduzir custos operacionais, e até podendo vincular incentivos fiscais à expansão comprovada da conectividade.

Impacto esperado: *Sistema aéreo mais competitivo e financeiramente sustentável, com ampliação da conectividade regional e da presença de novas companhias aéreas.*

13

MOBILIDADE URBANA**Criar financiamento permanente e uma carteira nacional de projetos de média e alta capacidade****Diagnóstico:** O hiato de mobilidade urbana é de R\$47,8 bilhões (0,38% do PIB); a Lei 15.432/2026 (Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano) entra em vigor em junho de 2027 sem seus decretos regulamentadores ainda editados.**Proposta:**

- Regular e implementar, antes de junho de 2027, o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, incluindo as novas fontes de custeio (Cide-Combustíveis, receltas extra-tarifárias).
- Destruar a PEC do Sistema Único de Mobilidade ou construir alternativa de pacto federativo de financiamento permanente do transporte coletivo.
- Consolidar carteira nacional de projetos de média e alta capacidade - metrô, trens metropolitanos, VLTs e BRTs - articulando Novo PAC, BNDES e estruturadores estaduais.

Impacto esperado: *Redução do tempo de deslocamento nas regiões metropolitanas e maior previsibilidade de financiamento para o transporte público coletivo.*

14

INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA**Reduzir o Custo Brasil por meio da integração multimodal****Diagnóstico:** A dispersão de investimentos entre modais sem planejamento logístico integrado eleva o custo de transporte da produção nacional e limita os ganhos de eficiência de cada modal isoladamente.**Proposta:**

- Priorizar corredores logísticos estruturantes que integrem rodovia, ferrovia, hidrovía e porto em torno das principais regiões produtoras.
- Condicionar novos investimentos rodoviários e ferroviários à sua contribuição para a integração multimodal, e não apenas à demanda isolada de cada modal.
- Articular o planejamento logístico ao Plano Nacional de Logística (PNL 2035) e ao Pacto Brasil pela Infraestrutura.

Impacto esperado: *Redução do custo logístico agregado da economia brasileira e maior competitividade das exportações de bens de menor valor agregado.*

Bloco C - Saneamento e Segurança Hídrica

O ciclo 2027-2030 é decisivo para o cumprimento das metas de universalização previstas para 2033. Estimativas da GO Associados e da Trata Brasil indicam que os investimentos necessários podem gerar cerca de R\$ 60 bilhões adicionais de PIB por ano e sustentar mais de 1,1 milhão de empregos. As cinco propostas a seguir enfrentam os desafios mais imediatos da conjuntura - tributário, tarifário, regulatório e de governança - que condicionam a viabilidade dessa agenda.

15

SUSTENTABILIDADE TARIFÁRIA E ECONÔMICO-FINANCEIRA

Acelerar a universalização enfrentando os desafios da atual conjuntura

Diagnóstico: A tarifa social e a reforma tributária pressionam o equilíbrio econômico-financeiro do setor de saneamento justamente no momento em que é preciso acelerar os investimentos para a universalização. Formalmente, o reequilíbrio contratual é garantido em lei; na prática, porém, sua efetivação é lenta e incerta, gerando insegurança para prestadores públicos e privados e desestimulando o aporte de capital de longo prazo.

Proposta:

- Aplicar ao saneamento a mesma redução de 60% das alíquotas de IBS e CBS conferida à saúde, conforme o art. 128 da LC nº 214/2025.
- Estruturar fonte sustentável de financiamento para a tarifa social, seja alterando a estrutura tarifária para compensar os benefícios às faixas de renda mais baixas com aumento nas faixas mais altas, seja modulando a introdução da tarifa social.
- Assegurar mecanismos regulatórios ágeis e transparentes de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
- Preservar as metas de investimento e de universalização previstas para 2033.

Instrumentos: *Alteração do tratamento tributário do setor + regulamentação da tarifa social aliada a uma mudança na estrutura tarifária + mecanismos regulatórios de reequilíbrio contratual.*

Base normativa:

- *Lei nº 14.898/2024 - institui as diretrizes nacionais da Tarifa Social de Água e Esgoto.*
- *Norma de Referência ANA nº 13/2025 (Resolução ANA nº 271/2025) - regulamenta a estrutura tarifária e a tarifa social, detalhando o cruzamento com CadÚnico/BPC, os mecanismos de compensação e reequilíbrio, e as regras de sustentabilidade econômico-financeira dos contratos.*

Principal entrave: Compatibilizar inclusão social, modicidade tarifária e capacidade de investimento.

Articulação necessária: Governo Federal, Congresso Nacional, Ministério da Fazenda, Ministério das Cidades, ANA, estados e municípios, operadores públicos e

PLANEJAMENTO INTEGRADO

Integrar água, esgoto, drenagem e resíduos sólidos em uma perspectiva de saneamento ambiental

Diagnóstico: Os quatro componentes do saneamento básico continuam sendo planejados e contratados de forma fragmentada, reduzindo escala, eficiência e capacidade de enfrentar problemas urbanos e climáticos conjuntamente. As lacunas em drenagem e resíduos sólidos são igualmente urgentes: 32,4% dos municípios brasileiros declaram não dispor de nenhuma solução de drenagem urbana e manejo de águas pluviais; 4.695 municípios (94,7% do total) não possuem Planos Diretores de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais; e o país ainda operava 1.507 lixões em 2024.

Proposta:

- Incorporar os quatro componentes do saneamento aos planos municipais e regionais.
- Desenvolver concessões, PPPs e outras modelagens integradas quando houver viabilidade técnica e econômica.
- Conectar o saneamento a uso do solo, habitação, mobilidade, meio ambiente e defesa civil.
- Integrar planejamento, financiamento e indicadores de desempenho entre os quatro componentes.
- Combinar drenagem convencional com infraestrutura verde e soluções baseadas na natureza.

Instrumentos: Planos municipais e regionais de saneamento + concessões e PPPs + articulação federativa.

Principal entrave: Fragmentação de responsabilidades, financiamento, planejamento e regulação entre os quatro componentes do saneamento.

Articulação necessária: Ministério das Cidades, ANA, estados, municípios, agências reguladoras, operadores, BNDES/Caixa e setor privado.

SEGURANÇA HÍDRICA E CLIMA

Garantir segurança hídrica e colocar o saneamento ambiental a serviço da adaptação climática

Diagnóstico: O clima muda mais rapidamente do que a infraestrutura é adaptada: segundo a CNM, desde 2013, 95% dos municípios brasileiros já foram atingidos ao menos uma vez por algum tipo de desastre. Ao mesmo tempo, a regulação da água de reuso permanece incipiente e fragmentada - apenas oito unidades da Federação (entre elas São Paulo, Ceará, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraná e, mais recentemente, o Distrito Federal) possuem regulamentação específica, sem um marco nacional que harmonize critérios e dê segurança jurídica aos investimentos, num país cujo potencial de produção de água de reuso é estimado pela ANA em cerca de 175 m³/s.

Proposta:

- Estabelecer critérios nacionais para o reuso de água, reduzindo a atual fragmentação regulatória, e definir competências e responsabilidades dos diferentes atores envolvidos.
- Disciplinar as diferentes modalidades e aplicações da água de reuso - usos urbanos não potáveis, industriais, agrícolas, florestais e ambientais.
- Criar segurança jurídica para investimentos, estimular a expansão da infraestrutura de produção de água de reuso e incentivar pesquisa e modernização das estações de tratamento de esgoto.
- Incorporar a água de reuso, o risco climático, seguros e mecanismos de reequilíbrio aos projetos, contratos e investimentos em segurança hídrica.
- Desenvolver o tripé saneamento ambiental + securitização + seguro paramétrico, ampliando a proteção e a resiliência financeira dos municípios diante de eventos extremos.

Instrumentos: *Marco Legal da Água de Reuso + regulamentação nacional + contratos de concessão e PPPs + programas de financiamento + indústria de seguros e instrumentos de transferência de risco + articulação federativa.*

Principal entrave: Ausência de um marco regulatório nacional para o reuso e predomínio de uma lógica reativa diante dos eventos climáticos, com recursos direcionados à resposta a desastres em vez de também financiarem prevenção e adaptação.

Articulação necessária: União, ANA, Ministério das Cidades, estados e municípios, órgãos reguladores, operadores de saneamento, seguradoras e resseguradoras, BNDES e instituições financeiras, mercado de capitais.

DIGNIDADE SANITÁRIA**Nenhuma casa sem banheiro, nenhuma escola sem água**

Diagnóstico: Segundo o Instituto Trata Brasil (com base na PNAD Contínua), 1,33 milhão de domicílios não possuíam banheiro de uso exclusivo em 2022, afetando 4,4 milhões de pessoas - das quais 2,5 milhões eram mulheres, população mais exposta a situações de violência e assédio decorrentes dessa carência. O Censo Escolar de 2024 mostra que 6.293 escolas públicas de educação básica ainda não têm acesso adequado à água potável. O acesso pleno ao saneamento poderia reduzir em 63,4% a incidência de doenças ginecológicas entre mulheres de 12 a 55 anos.

Proposta:

- Criar o Programa Dignidade Sanitária, com a meta de chegar a 2030 sem casas sem banheiro e sem escolas sem água, como complemento à universalização das redes.
- Criar linhas especiais de financiamento e microcrédito para instalações sanitárias.
- Credenciar empresas para execução padronizada e transparente das obras.
- Coordenar as intervenções com os planos de expansão das redes de água e esgoto.
- Fortalecer a educação ambiental e sanitária nas escolas e nas comunidades.

Instrumentos: *Linhas de financiamento e microcrédito + programas habitacionais + contratação padronizada + articulação com a expansão das redes.*

Principal entrave: Chegar à população mais vulnerável com soluções sanitárias antes da expansão completa das redes.

Articulação necessária: Governo Federal, Ministério das Cidades, Ministério da Saúde, Ministério da Educação, Caixa, estados e municípios (secretarias de educação e saúde), operadores de saneamento e cadeia de suprimento do setor.

GOVERNANÇA REGULATÓRIA

Fortalecer as agências reguladoras, garantindo sua independência perante o poder político e econômico

Diagnóstico: As agências reguladoras enfrentam três carências principais: falta de recursos suficientes; vacâncias nas diretorias e déficit de pessoal técnico; e captura política. Em fevereiro de 2026, as 11 agências reguladoras federais acumulavam 3.976 cargos técnicos vagos (34% do total), nenhuma indicação para diretor havia sido confirmada pelo Senado entre janeiro e agosto, e a presidência da ANA - estratégica para a agenda do saneamento - está vaga desde janeiro de 2026. No saneamento, o problema é agravado pela fragmentação regulatória: mais de uma centena de agências subnacionais e quase mil municípios ainda sem agência reguladora.

Proposta:

- Adotar lista triíplice para cargos de direção, com critérios técnicos, experiência e transparência, detalhando a expressão "reputação ilibada e notório saber" e mediante seleção prévia por empresa especializada em recrutamento.
- Estabelecer mecanismos que reduzam vacâncias e evitem longos períodos de interinidade nos colegiados, com posse imediata de suplente devidamente credenciado.
- Recompôr os quadros técnicos e proteger a capacidade orçamentária das agências contra contingenciamentos.
- Criar certificação de capacidade regulatória das agências infranacionais.
- Ampliar progressivamente a adoção das normas de referência da ANA, tendo 2033 como horizonte para sua plena incorporação.

Instrumentos: *Aperfeiçoamento dos processos de nomeação e sabatinas no Senado + planejamento de força de trabalho e concursos + proteção da capacidade orçamentária + normas de referência da ANA + certificação e requisitos de capacidade institucional.*

Principal entrave: Vacâncias, déficit de pessoal e restrições orçamentárias comprometem a capacidade técnica, decisória e operacional das agências, cujos cargos têm sido objeto de negociação política que gera impasses e nomeações inadequadas.

Articulação necessária: Presidência da República, Congresso Nacional, Ministério da Gestão e da Inovação, agências reguladoras, ministérios setoriais, reguladores infranacionais, órgãos de controle, operadores e investidores.

Bloco D - Telecomunicações e infraestrutura digital

As propostas prioritárias para o próximo governo partem de uma direção comum, voltada ao desenvolvimento da infraestrutura de telecomunicações e ao atendimento das necessidades de investimento do setor. O ponto de partida é o reconhecimento de que consolidar o acesso pleno da população à economia digital exige aprimorar e ampliar as redes de fibra óptica e de antenas, estender a cobertura móvel e montar a estrutura capaz de suportar os novos serviços.

20

UNIVERSALIZAÇÃO DIGITAL

Acelerar fibra óptica, 5G e conectividade rural

Diagnóstico: Consolidar o acesso pleno da população à economia digital exige ampliar redes de fibra e antenas, estender a cobertura móvel e levar conectividade a áreas de baixa densidade populacional.

Proposta:

- Universalizar fibra óptica de alta capacidade em escolas, unidades de saúde, polos produtivos e prefeituras, formando um backbone nacional integrado.
- Reorientar o FUST, o FISTEL e demais fundos setoriais para a expansão da infraestrutura e a universalização, revendo taxas que encarecem o 5G.
- Impulsionar a conectividade rural com cobertura 4G/5G, redes comunitárias, satélites de alta capacidade e parcerias com o agronegócio.

Impacto esperado: *Redução do preço da conectividade ao consumidor e universalização do acesso à banda larga de qualidade, inclusive em áreas rurais e de baixa densidade.*

21

CONCORRÊNCIA E REGULAÇÃO

Modernizar o licenciamento e fortalecer a concorrência no setor

Diagnóstico: Normas municipais heterogêneas para instalação de antenas e barreiras de compartilhamento de infraestrutura elevam o custo e o tempo de expansão das redes, prejudicando sobretudo provedores regionais.

Proposta:

- Modernizar e uniformizar o licenciamento e a aplicação da Lei das Antenas, com prazos máximos e análise simplificada para estruturas de pequeno porte.
- Estabelecer regras claras de compartilhamento de postes, dutos e torres, incentivando redes neutras e ampliando o mercado de atacado.
- Reduzir assimetrias regulatórias em favor de provedores regionais de internet, ampliando a diversidade de ofertas ao consumidor final.

Impacto esperado: *Redução do tempo de licenciamento de novas estações e fortalecimento da competição, com efeito direto sobre preços e qualidade do serviço.*

Bloco E - Energia

O setor energético concentra R\$ 125,2 bilhões em investimentos anuais - o maior valor absoluto entre todos os segmentos analisados -, mas enfrenta desafios de modernização do modelo setorial, coordenação regulatória, competitividade, expansão das infraestruturas e diversificação de fontes, que exigem decisões estruturantes no próximo mandato.

22

GOVERNANÇA SETORIAL E COORDENAÇÃO REGULATÓRIA

Modernizar o setor elétrico e alinhar as agências reguladoras

Diagnóstico: O modelo do setor elétrico é antigo e esgotou-se diante da descentralização da geração e da evolução das necessidades do consumo. Persistem assimetrias tarifárias, acúmulo de subsídios e falta de alinhamento decisório entre ANEEL, ANP e ANA, gerando contenciosos judiciais e custos de transação.

Proposta:

1. Modernizar o setor elétrico, com abertura segura do mercado, remuneração de potência, flexibilidade, armazenamento, resposta da demanda e serviços ancilares.
2. Aprimorar os mecanismos de formação de preços, despacho e liquidação, incorporando sinais locacionais, de escassez, restrições de rede e valor dos atributos sistêmicos.
3. Racionalizar encargos e subsídios do setor elétrico, preservando apenas políticas públicas justificadas e com relação direta com o serviço elétrico.
4. Instituir mecanismo permanente de governança entre ANEEL, ANP e ANA, com agenda regulatória integrada e compartilhamento estruturado de dados, sem alterar as competências legais de cada regulador.

Impacto esperado: *Maior previsibilidade regulatória, redução da judicialização, melhor alocação de custos e riscos, preços mais eficientes e decisões coordenadas entre eletricidade, gás e recursos hídricos*

EXPANSÃO E RESILIÊNCIA DAS REDES

Expandir a transmissão com planejamento e blindar a rede contra eventos climáticos extremos

Diagnóstico: A expansão da geração renovável não vem acompanhada, no mesmo ritmo, da expansão da transmissão, o que já gera restrições de escoamento. Paralelamente, eventos extremos expõem vulnerabilidades das redes, enquanto digitalização, automação e medição avançada ainda precisam ganhar escala.

Proposta:

1. Manter calendário previsível de leilões, antecipar corredores e reforços inter-regionais e coordenar geração, transmissão e grandes cargas.
2. Planejar conexões antecipadas de transmissão para ancorar novas cargas eletrointensivas, como data centers e plantas de hidrogênio verde.
3. Implantar programa nacional de resiliência climática da infraestrutura energética para mapear riscos, reforçar ativos críticos, prever redundâncias seletivas, integrar planos de emergência e vincular incentivos ao desempenho das redes.
4. Acelerar investimentos em medição inteligente, sensoriamento, automação de recomposição, gestão avançada da distribuição, interoperabilidade e cibersegurança.

Impacto esperado: Redução de restrições de escoamento de energia renovável e de acesso às cargas especiais, maior integração regional, redução do tempo de recomposição do sistema e maior resiliência do sistema elétrico, para garantia de suprimento contínuo.

GÁS NATURAL

Consolidar um mercado de gás competitivo e avaliar o potencial do shale gas

Diagnóstico: Apesar dos avanços da Lei do Gás (14.134/2021) e do programa Gás para Empregar, o preço do gás no Brasil permanece elevado por barreiras de acesso às infraestruturas essenciais e à concentração de mercado. Mais de metade da produção é reinjetada offshore, inviabilizando a oferta interna para fertilizantes e indústrias intensivas. Resistências ideológicas continuam travando a exploração do *shale gas*, que tem o potencial de mudar o mercado de gás nacional.

Proposta:

1. Dar continuidade às reformas da Lei do Gás, garantindo acesso negociado, transparente e não discriminatório às infraestruturas essenciais.
2. Estabelecer as diretrizes para redução progressiva da reinjeção offshore.
3. Assegurar acesso não discriminatório a infraestruturas essenciais: gasodutos de escoamento, UPGNs e terminais de regaseificação.
4. Ampliar rotas de escoamento e gasodutos de transporte, interiorizando o gás para outras regiões do país.
5. Implantar programa nacional de avaliação de recursos não convencionais (*shale gas*), com caracterização de bacias prioritárias e monitoramento ambiental independente antes de qualquer produção em escala.

Impacto esperado: Maior competição e disponibilidade de gás, redução de vulnerabilidades em fertilizantes e geração elétrica, interiorização da infraestrutura dutoviária e base técnica para decidir sobre exploração do *shale gas*.

DIVERSIFICAÇÃO DA MATRIZ

Segurança energética, refino e biocombustíveis de forma competitiva

Diagnóstico: O Brasil precisa diversificar sua matriz energética, buscando mais segurança energética e flexibilidade. Em energia elétrica, há necessidade de potência firme e capacidade de armazenamento para integrar as fontes variáveis. No setor de combustíveis, o déficit de refino expõe o mercado a choques internacionais de preços, enquanto os biocombustíveis avançados enfrentam gargalos logísticos e regulatórios.

Proposta:

1. Retomar o aproveitamento hidrelétrico viável por meio da atualização dos inventários e estruturação de carteira de novas usinas, repotenciações e sistemas reversíveis.
2. Valorizar os serviços sistêmicos da hidroeletricidade com base em critérios transparentes de custo, capacidade e impacto socioambiental.
3. Definir, com base em análise econômico-financeira e sistêmica conclusiva, a construção de Angra 3 e estruturar programa de estudo de pequenos reatores modulares (SMRs).
4. Elevar a capacidade e a eficiência do parque de refino em segmentos economicamente justificáveis, com prioridade para diesel e insumos petroquímicos de maior vulnerabilidade externa.
5. Dar escala competitiva ao SAF, biometano e demais combustíveis de baixo carbono, com metas previsíveis e conclusão da regulamentação do mercado regulado de carbono.

Impacto esperado: Segurança do suprimento, flexibilidade do sistema elétrico, atenuação de choques geopolíticos no abastecimento e no preço dos combustíveis, atração de investimentos em obras complexas de engenharia e liderança na transição energética com responsabilidade econômica.

3. COMO CHEGAREMOS LÁ: COMPROMISSOS PARA TRANSFORMAR PRIORIDADES EM EXECUÇÃO

As 25 propostas da Seção 2 só se sustentam se amarradas por compromissos transversais que atravessam todos os setores. Convergindo com o Pacto Brasil pela Infraestrutura, o próximo governo deveria assumir sete compromissos explícitos para o período 2027-2030:

Quadro 5 - Sete compromissos estruturantes para 2027-2030

Compromisso	O que significa
1. Planejar além dos mandatos	Política Nacional de Infraestrutura com horizonte de 20 a 30 anos e carteira permanente de projetos estruturantes.
2. Investir mais e com previsibilidade	Trajetória de investimento acima de 4% do PIB, combinando recursos públicos e privados.
3. Transformar projetos em obras	Redução do tempo entre concepção e implantação, com digitalização, BIM e indicadores de desempenho.
4. Garantir segurança jurídica	Autonomia das agências reguladoras, cumprimento de contratos e fortalecimento da mediação e arbitragem.
5. Formar quem vai construir o futuro	Programa nacional de formação técnica, requalificação profissional e certificação de competências.
6. Recuperar a engenharia brasileira no exterior	Regulamentação do crédito à exportação e apoio à internacionalização das empresas nacionais.
7. Medir para cobrar resultados	Uso do Dashboard da Infraestrutura Brasileira como observatório permanente de indicadores.

Fonte: Elaboração IDO Associates com base no Pacto Brasil pela Infraestrutura (2025)

Uma agenda de Estado exige continuidade

Os sete compromissos, portanto, se conectam às propostas e criam as condições para que a infraestrutura deixe de ser uma sucessão de projetos isolados e se consolide como uma política de longo prazo.

Monitoramento permanente

Transformar uma agenda de infraestrutura em resultados exige mais do que definir prioridades: exige acompanhar, de forma sistemática e transparente, sua implementação e seus resultados ao longo do tempo. Em uma área marcada por projetos de longa maturação, investimentos elevados e responsabilidades compartilhadas entre diferentes níveis de governo e agentes privados, o monitoramento contínuo é condição para identificar gargalos, corrigir rotas e preservar as prioridades estabelecidas.

Nesse sentido, propõe-se a adoção do Dashboard da Infraestrutura Brasileira - ou instrumento equivalente sob gestão federal - como observatório permanente dos indicadores econômicos, sociais, ambientais e setoriais associados às 25 propostas apresentadas neste documento. A ferramenta deverá permitir acompanhar metas, prazos, investimentos, entregas e resultados, produzindo uma visão integrada da evolução da agenda e oferecendo subsídios para a tomada de decisão baseada em evidências.

O objetivo não é criar mais uma camada de acompanhamento, mas dar permanência à agenda de infraestrutura para além de um único ciclo de governo. A experiência brasileira já demonstra a importância de vincular planejamento, indicadores, metas e avaliação; o desafio é assegurar que essa lógica também se traduza em uma visão integrada e de longo prazo para a infraestrutura.

Com acompanhamento público e periódico, o instrumento poderá dar transparência aos avanços, antecipar riscos, orientar a revisão de prioridades e permitir que a sociedade acompanhe o cumprimento dos compromissos assumidos. Dessa forma, o monitoramento deixa de ser apenas uma etapa posterior à formulação da política e passa a integrar sua própria governança, contribuindo para maior continuidade, previsibilidade e efetividade dos investimentos em infraestrutura.

DA AGENDA À EXECUÇÃO

O Brasil não parte do zero. O país avançou na participação privada, ampliou sua carteira de projetos e construiu instrumentos mais sofisticados de financiamento e parceria. Mas ainda investe menos do que precisa e demora demais para transformar projetos em obras, serviços e ganhos de produtividade.

A agenda para 2027-2030 deve partir desse ponto: **preservar os avanços, enfrentar os gargalos que retardam os investimentos e criar capacidade permanente de execução.**

As **25 propostas prioritárias** apresentadas neste documento oferecem uma agenda concreta para esse próximo ciclo. Sua efetividade, porém, dependerá de continuidade. Por isso, propostas e compromissos devem estar associados a metas, indicadores e acompanhamento periódico, permitindo medir avanços, identificar entraves e corrigir trajetórias ao longo da gestão. O próprio estudo já propõe que o monitoramento seja público e permanente, incorporado à governança da política de infraestrutura.

O Brasil não precisa recomeçar sua política de infraestrutura a cada quatro anos. Precisa de continuidade, escala e execução.

Consultoria Técnica Especializada - GO Associados

Gesner Oliveira – Ph.D. em Economia pela Universidade da Califórnia em Berkeley. Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de 1996 a 2000. Presidente da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp) de 2007 a 2010. Professor da Escola de Administração de Empresas da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (EAESP-FGV) desde 1990. Professor Visitante da Universidade de Columbia nos EUA em 2006. Sócio Executivo na GO Associados.

Bruna Leal - Engenheira Ambiental e Sanitária, com especialização em Engenharia de Segurança pela POLI-USP e MBA em Sustentabilidade pela FGV. Atua há mais de quinze anos na interseção entre infraestrutura, sustentabilidade e inovação, com experiência em instituições como Sabesp e Fiesp. É fundadora da B.Recycled, empresa dedicada à rastreabilidade da cadeia de reciclagem por meio da tecnologia blockchain e da inteligência artificial. Consultora na GO Associados.

Cristina Ikonomidis – Especialista em Comunicação Pública e Marketing (ESPM). Executiva de comunicação institucional e gestão pública. Consultora da GO Associados

Francielly de Fátima Almeida – Doutora em Economia Aplicada pela Universidade de São Paulo (FEA-RP), Mestre e Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Uberlândia. Colaboradora no Centro de Pesquisa em Economia Regional da FUNDACE (CEPER-FUNDACE) da FEARP-USP. 2º lugar no concurso 37º Prêmio BNDES de Economia. Consultora na GO Associados.

Gustavo Gonçalves Borges - Doutor em Ciências, Mestre e Engenheiro Eletricista pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (EPUSP). Consultor externo na GO Associados.

João Pedro Mussi - Mestre e bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade de Brasília (UnB). Consultor na GO Associados.

Luccas Saqueto Espinoza - Mestre em Economia Política e bacharel em Ciências Econômicas pela PUC-SP. Coordenador Corporativo na GO Associados.

Rafael Prado – Mestre em Economia Aplicada pela Universidade de São Paulo (FEA-RP). Bacharel em Ciências Econômicas pela Fundação Getulio Vargas (EPGE). Consultor Pleno na GO Associados.

Rafael Teixeira – Mestre em Administração pelo O Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPEAD/RJ) e bacharel em Ciências Econômicas pela PUC-RJ. Consultor externo na GO Associados.

Cristina Ikonmidis - Especialista em Comunicação Pública e MBA em Marketing (ESPM) com experiência na gestão de projetos e na coordenação de Comunicação Social de políticas públicas. Consultora sênior na GO Associados.

REFERÊNCIAS

ABDIB - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE. Livro Azul da Infraestrutura 2025. São Paulo: ABDIB, 2025.

ABDIB - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INFRAESTRUTURA E INDÚSTRIAS DE BASE. Relatório Anual da Infraestrutura Brasileira 2026. São Paulo: ABDIB, 2025.

ANA - AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS E SANEAMENTO BÁSICO. Norma de Referência ANA nº 13/2025: Resolução ANA nº 271/2025. Brasília, DF: ANA, 2025.

ANEOR - Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias e de Infraestrutura de Transportes. Mapa da Malha Rodoviária. <https://aneor.org.br/MAPA>

ANEOR - Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias e de Infraestrutura de Transportes. Programa Nacional de Ampliação e Modernização da Malha Rodoviária Federal - Programa Estruturante 10 anos.

ANBIMA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES DOS MERCADOS FINANCEIRO E DE CAPITAIS. Boletim de Mercado de Capitais. Rio de Janeiro: ANBIMA, 2021-2024. Diversas edições.

BANCO MUNDIAL. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington, D.C.: World Bank; Global Road Safety Facility, 2021.

BANCO MUNDIAL. Rebuilding Infrastructure Investment in Brazil. Washington, D.C.: World Bank, 2022.

BANCO MUNDIAL. Road Safety Manual. Washington, D.C.: World Bank, 2021.

CBIC - Câmara Brasileira da Indústria da Construção. CBIC Hub de Dados.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. Levantamento de municípios atingidos por desastres. Brasília, DF: CNM, 2025.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Boletim da Infraestrutura Rodoviária. Brasília, DF: DNIT, 2023-2026. Diversas edições.

FGV IBRE - INSTITUTO BRASILEIRO DE ECONOMIA; DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Boletim da Infraestrutura. Rio de Janeiro; Brasília, DF, 2026.

GO ASSOCIADOS; INSTITUTO TRATA BRASIL. Impactos econômicos da universalização do saneamento básico. São Paulo: GO Associados; Instituto Trata Brasil, 2026.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Escolar da Educação Básica 2024. Rio de Janeiro: IBGE, 2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018: POF 2017-2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

IMD - INTERNATIONAL INSTITUTE FOR MANAGEMENT DEVELOPMENT. World Competitiveness Ranking 2024. Lausanne: IMD, 2024.

INSTITUTO TRATA BRASIL. O saneamento e a vida da mulher brasileira. São Paulo: Instituto Trata Brasil, 2022.

INSTITUTO TRATA BRASIL. Ranking do Saneamento: com base na PNAD Contínua. São Paulo: Instituto Trata Brasil, 2024.

IRDA - INTERNATIONAL REUSE AND DESALINATION ASSOCIATION; ALADYR - ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE DESALACIÓN Y REÚSO DE AGUA. Diretrizes para o reuso de água no Brasil. 2025.

PACTO BRASIL PELA INFRAESTRUTURA. Documento de metas setoriais e institucionais. Brasília, DF, 2025.

SINICON - SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA-INFRAESTRUTURA. A importância da retomada da política de crédito à exportação de bens e serviços para a economia brasileira. São Paulo: SINICON, 2025.

SINICON - SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA-INFRAESTRUTURA. A modernização da infraestrutura no Brasil: desafios e propostas. São Paulo: SINICON, 2024-2025.

