

<b>Título do capítulo</b>	APRESENTAÇÃO
<b>Autores(as)</b>	Mauro Santos Silva
<b>DOI</b>	<a href="http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-040-0/apresentacao">http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-040-0/apresentacao</a>

<b>Título do livro</b>	CONCESSÕES E PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PROVISÃO DE INFRAESTRUTURA
<b>Organizadores(as)</b>	Mauro Santos Silva
<b>Volume</b>	-
<b>Série</b>	-
<b>Cidade</b>	Brasília
<b>Editora</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
<b>Ano</b>	2022
<b>Edição</b>	-
<b>ISBN</b>	978-65-5635-040-0
<b>DOI</b>	<a href="http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-040-0">http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-040-0</a>

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2022

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

## APRESENTAÇÃO

Este livro, *Concessões e Parcerias Público-Privadas: políticas públicas para provisão de infraestrutura*, é parte constitutiva do projeto de pesquisa sobre concessões e parcerias público-privadas (PPPs), instituído no âmbito da Diretoria de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia (Diest) do Ipea em novembro de 2020. A publicação reúne contribuições de 27 autores pertencentes a instituições de pesquisa, empresas, organizações não governamentais (ONGs) e órgãos governamentais formuladores e executores de políticas públicas. O propósito primordial que orientou esta iniciativa foi a produção de análises de políticas públicas relacionadas às concessões e às PPPs destinadas à ampliação e à modernização de equipamentos e serviços de infraestrutura.

Os textos componentes deste livro abordam questões relacionadas aos arranjos institucionais de financiamento da infraestrutura e seu impacto na aceleração da taxa de crescimento e do desenvolvimento econômico; à estruturação de concessões e PPPs, inclusive procedimentos referentes a planejamento, contratação de estudos e projetos, regulação e licenciamento ambiental, modelagem de leilões, (re)equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e solução de controvérsias por mecanismo de arbitragem; à regulação de infraestrutura, mais especificamente mercados de gás, aeroportos e saneamento.

A ampliação e a modernização da oferta de equipamentos de infraestrutura é condição necessária à aceleração da produtividade, à ampliação do acesso das famílias aos serviços públicos essenciais e à afirmação de uma trajetória de desenvolvimento econômico. Os efeitos positivos decorrentes de novos investimentos em infraestrutura são mais expressivos em economias em desenvolvimento, em especial, em setores e regiões com modesta disponibilidade de equipamentos e serviços. De acordo com Estache e Fay (2007, p. 6), “uma análise mais cuidadosa da literatura mostra um crescente consenso em torno da noção de que a infraestrutura geralmente importa para o crescimento e os custos de produção, embora seu impacto pareça maior em níveis mais baixos de renda”.

O desafio da ampliação e modernização da infraestrutura permanece central no âmbito da economia brasileira. Sobre o investimento em infraestrutura e nas três últimas décadas, a Associação Brasileira das Indústrias de Base – ABDIB (2021, p. 8) ressalta que “a dificuldade ao longo das décadas de manter os patamares de investimentos no setor acima da depreciação dos ativos resultou em uma queda do estoque para 34% do PIB”. A mesma publicação destaca que, no período 2016-2021: “a expansão do investimento privado não foi suficiente para compensar

a forte retração do investimento público, resultando em uma contração substancial dos investimentos no setor” (ABDIB, 2021, p. 8).

Sendo assim, o enfrentamento desse desafio requer a mobilização de capacidades estatais e capacidades empresariais, concebidas como requisitos necessários e complementares à realização de empreendimentos. No entanto, há situações nas quais a ausência de viabilidade econômica para sustentar concessões, conjugada à ausência de mecanismos garantidores para sustentar parcerias patrocinadas ou administrativas, acabam por demandar a atuação direta do Estado na mobilização de capitais e capacidades gerenciais para a provisão de equipamento e serviços.

O desenvolvimento de políticas, programas e projetos de construção e modernização de equipamentos e a oferta de serviços de infraestrutura demandam a estruturação de arranjos institucionais complexos, capazes de tratar e responder às especificidades setoriais e, muitas vezes, às especificidades de projeto. Esse requisito é determinado pelas características dos ativos de infraestrutura, entre as quais podem ser ressaltadas: a demanda por estruturação financeira complexa e o *funding* de longo prazo; o grau elevado de especificidade dos ativos; a sofisticação técnica e os custos de elaboração de estudos prévios; a diversidade de riscos e incerteza; a sujeição à regulação econômica intensiva; os custos de transação em razão da natureza incompleta dos contratos e da complexidade dos processos de concessão; e o amplo potencial de geração de externalidades econômicas, ambientais e sociais.

Esse cenário impõe ao Estado um papel central na concepção, na implementação, na avaliação e no aperfeiçoamento dos processos de concessão e PPPs dos diferentes setores constitutivos da infraestrutura econômica e social. Esta atuação demanda capacidades estatais para, entre outros procedimentos, realizar políticas de desenvolvimento econômico; elaborar planejamento estratégico setorial e integrado; coordenar procedimentos de elaboração de estudos prévios de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental; proceder regulação econômica de mercado; exercer a regulação e a fiscalização ambiental; desenvolver política fiscal capaz de viabilizar programas de investimentos e garantias orientadas à estruturação de projetos de infraestrutura; implementar política financeira orientada ao desenvolvimento de mecanismos públicos de financiamento de empreendimentos e de desenvolvimento do mercado de capitais; gerenciar contratos de concessão para garantir compromissos de investimento, modicidade tarifária e sustentação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; aperfeiçoar os mecanismos de solução de controvérsias; e estabelecer padrões de governança das relações contratuais capazes de prover dados e informações necessários ao controle social das PPPs.

O papel do Estado no processo de crescimento econômico foi bem expresso por Mazzucato (2014, p. 28): “o Estado não é nem um intruso, nem um mero facilitador do crescimento econômico. É um parceiro fundamental do setor

privado – e em geral mais ousado, disposto a assumir riscos que as empresas não assumem”. Na mesma obra, a autora ressalta ainda que: “Um Estado empreendedor não apenas ‘reduz os riscos’ do setor privado, como antevê o espaço de risco e opera corajosamente e eficientemente dentro desse espaço para fazer as coisas acontecerem” (Mazzucato, 2014, p. 29).

As concessões – sejam elas comuns, patrocinadas ou administrativas – constituem arranjos híbridos. Esta natureza híbrida decorre da participação ativa de agências governamentais e empresas privadas em arranjos de estruturação financeira, realização de investimento e gestão de equipamentos e serviços de infraestrutura. Os modelos híbridos, nos termos propostos originalmente por Williamson (2012, p. 61), dizem respeito a arranjos especializados, constituídos para viabilizar relações contratuais específicas, complexas e, conseqüentemente, com elevado custo de transação. Modelos desta natureza tendem a tornar mais eficientes às transações caracterizadas por presença de ativos com elevado grau de especificidade; contratos de longo prazo; interdependência entre as partes contratantes; combinação de autonomia e controles administrativos; e necessidade de adaptações autônomas e de adaptações coordenadas.

A consideração das hipóteses de protagonismo estatal e de natureza híbrida dos modelos de concessão e PPP implica necessidade de desenvolvimento de capacidades estatais e de aperfeiçoamento permanente do arranjo institucional orientado à coordenação estratégica dos diversos setores e empreendimentos de infraestrutura. Também é essencial a estruturação de mecanismos de monitoramento e avaliação das políticas públicas de infraestrutura capazes de informar sobre as ações planejadas e em execução e de orientar os procedimentos de aperfeiçoamento das ações de governo.

Em síntese, os quinze capítulos que compõem este livro apresentam como aspecto comum a análise de políticas públicas orientadas à estruturação de processos de concessão e PPPs, estruturação de financiamento de equipamentos e serviços e regulação de mercados de infraestrutura. Os estudos, em geral, foram realizados com base em evidências mobilizadas em documentos públicos, base de dados e revisão da literatura. Também houve contribuições de pareceristas que dedicaram tempo e atenção à leitura e prepararam críticas e recomendações importantes aos aperfeiçoamentos dos textos. O resultado é um conjunto diversificado de análises e proposições de políticas públicas, desenvolvidas com o propósito central de contribuir para o debate público relacionado aos novos rumos das agendas associadas à provisão de equipamentos e serviços de infraestrutura por contratos de concessão e PPPs.

Não obstante, faz-se necessário expressar um rol de temas para uma agenda futura de estudos e pesquisas referentes às concessões e às PPPs de infraestrutura, são eles: o desenvolvimento das capacidades estatais nos diferentes elos da cadeia de produção de infraestrutura; a participação social no desenho das regras do jogo

que moldam as concessões e PPPs; a análise dos impactos ambientais dos empreendimentos ao longo de seus ciclos de vida; os efeitos redistributivos decorrentes dos modelos de concessões de infraestrutura; a configuração da estrutura de propriedade das sociedades de propósito específico e suas respectivas empresas *holdings*; as condições efetivas de concorrências *ex-ante* em processos de licitação de concessões de infraestrutura; os movimentos de concentração de mercados de infraestrutura e as potenciais repercussões sobre as tarifas e os valores de outorga efetivamente pagos pelas concessionárias; a transparência na gestão dos contratos, em especial, quanto aos procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro, ao cumprimento de prazos e metas de investimento e as métricas de qualidade dos serviços; o monitoramento e a avaliação das políticas públicas setoriais de infraestrutura.

O propósito de contribuir para a análise de políticas públicas relacionadas aos arranjos institucionais de concessões e PPPs, endereçadas à construção e modernização de equipamentos e à oferta de serviços de infraestrutura, orientou a organização deste livro, constituído por três seções, as quais apresentam quinze capítulos, esses elaborados por 27 especialistas.

A seção I do livro, intitulada *Financiamento de projetos de infraestrutura*, é composta por quatro capítulos, que analisam as agendas relacionadas ao ambiente macroeconômico e as iniciativas de políticas públicas orientadas ao desenvolvimento do arranjo de financiamento de projetos de infraestrutura realizados mediante contratos de concessões e PPPs.

No capítulo 1, *Infraestrutura no Brasil: contexto histórico e principais desafios*, Igor Lopes Rocha e Rafael Saulo Marques Ribeiro apresentam contribuições da literatura econômica a respeito dos impactos da infraestrutura sobre o crescimento econômico, a pobreza, a desigualdade de renda e as desigualdades regionais. Eles também analisam dados sobre os investimentos públicos e privados e expõem um quadro comparativo internacional. Os autores concluem que entre os desafios para a aceleração dos investimentos em infraestrutura no Brasil estão o desenvolvimento da capacidade para a elaboração e execução de projetos, o desenvolvimento do mercado de capitais, a redução da incerteza jurisdicional, a ampliação da competição bancária e a afirmação de mecanismos públicos de investimentos capazes, inclusive, de sustentar políticas anticíclicas.

No capítulo 2, *Financiamento à infraestrutura: desenvolvimento institucional e desempenho do mercado de debêntures incentivadas*, Mauro Santos Silva faz uma análise exploratória do desenvolvimento institucional e do desempenho do mercado de dívida corporativa de longo prazo emitidos por empresas não financeiras. O autor afirma que os números referentes aos oito indicadores evidenciam êxito da estratégia de políticas públicas orientada ao processo de construção do mercado de debêntures incentivadas. O capítulo também mostra que houve retração da oferta

de crédito disponibilizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o setor de infraestrutura e esse movimento foi substituído apenas parcialmente por recursos captados por títulos de dívida emitidos por projetos, mesmo sob condições macroeconômicas favoráveis em termos de estabilidade do nível de preços e redução da taxa básica de juros. Esses fatos sugerem que, não obstante a importância do desenvolvimento de instrumentos de financiamento privado, permanece relevante a (re)afirmação das políticas públicas orientadas ao desenvolvimento de capacidades fiscal e financeira necessárias à sustentação de instrumentos de financiamento público de projetos de infraestrutura no Brasil.

No capítulo 3, *A dívida pública e o problema do investimento em infraestrutura no Brasil: diagnóstico e proposta para discussão*, Luís Carlos G. de Magalhães, Carla Rodrigues Costa de Araújo e Kolaï Zagbaï Joël Yannick analisam a evolução dos investimentos em infraestrutura econômica no Brasil, sua relação com a dívida pública e com a carga de juros incidente sobre os títulos públicos e avaliam em que medida o estoque da dívida pública e seu serviço de juros limitam o investimento público, particularmente do governo central, em infraestrutura. Os autores apresentam uma proposta de financiamento público da infraestrutura baseada em *debêntures especiais*, títulos que poderiam ser emitidos por projetos e adquiridos por instituições financeiras mediante pagamento em títulos da Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi).

No capítulo 4, *Uma análise do financiamento em infraestrutura e o projeto de lei das debêntures*, Cláudio R. Frischtak, Arthur M. Rodrigues, Manuel Faria, Luiza Bellon e Renata Canini examinam a participação público-privada nos investimentos em infraestrutura e discutem as consequências potenciais decorrentes da hipótese de aprovação da proposta de criação da chamada *debêntures de infraestrutura* nos termos mencionados no Projeto de Lei (PL) nº 2.646/2020. Os autores questionam a necessidade do novo instrumento, seu potencial custo fiscal e as consequências para o próprio mercado de capitais. No âmbito dos benefícios, o estudo sugere baixa *adicionalidade* na perspectiva do financiamento dos investimentos em infraestrutura, dado o limitado espaço que as debêntures incentivadas ocupam e seu potencial de crescimento. Pela perspectiva dos custos, ao introduzir uma nova camada de incentivos fiscais e ampliar segmentos e atores potencialmente beneficiados, o novo instrumento pode produzir impactos adversos de primeira ordem nas contas do Tesouro e agravar o ambiente fiscal.

A seção II do livro, intitulada *Estruturação de concessões e parcerias público-privadas de infraestrutura*, é composta por oito capítulos, os quais analisam questões relacionadas ao arranjo institucional das concessões de infraestrutura, mais especificamente: o planejamento estratégico, os estudos prévios, a regulação ambiental, os leilões, a estruturação financeira, as contas vinculadas e o mecanismo de arbitragem.

No capítulo 5, *Reconstrução do planejamento integrado de infraestrutura no Brasil: a experiência recente da SDI/ME*, Edison Benedito da Silva Filho e Fabiano Mezadre Pompermayer apresentam uma discussão teórica sobre o planejamento governamental e analisam o modelo de política de planejamento integrado de infraestrutura em desenvolvimento no âmbito do governo federal. O planejamento é considerado imprescindível para a construção de mecanismos de atuação estatal eficientes em países em desenvolvimento. O planejamento integrado de infraestrutura é assumido como um instrumento de integração de objetivos, métodos e métricas para qualificar as escolhas mais complexas da sociedade no ambiente democrático. Os autores concluem que, não obstante os movimentos para reconstrução do planejamento governamental de longo prazo no Brasil, persistem grandes desafios a serem superados, a exemplo da complexidade desses modelos e dos diferentes graus de maturidade no seu desenvolvimento, bem como a notória dificuldade cultural encontrada pela administração pública no Brasil para atuar de forma articulada em suas várias instâncias.

No capítulo 6, *Estudos de viabilidade via procedimentos de manifestação de interesse: a experiência do setor aeroportuário*, Ricardo Sampaio Fonseca, Mauro Cesar Santiago Chaves e Daniel Meireles Tristão analisam as possibilidades e os riscos associados ao uso do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) como mecanismo de contratação de estudos prévios em processo de concessão de infraestrutura. Os autores afirmam como exitosa a experiência de uso desse instrumento no setor aeroportuário, em termos de qualidade e de tempo para o desenvolvimento dos estudos prévios, e afirmam que iniciativas de política para o aperfeiçoamento do PMI deve considerar, necessariamente, a clareza dos termos da disputa, a transparência das informações, o isolamento da comissão de seleção, o alinhamento de incentivos e os fatores relacionados ao gerenciamento de riscos nesta modalidade de contratação.

No capítulo 7, *Contratação de projetos de infraestrutura: o fundo federal de apoio às concessões e parcerias público-privadas de entes subnacionais*, Bartira Tardelli Nunes e Manoel Renato Machado Filho apresentam o Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessões e Parcerias Público-Privadas (FEP), instrumento central da estratégia de política pública desenvolvida pelo governo federal para viabilizar a realização de parcerias de investimentos entre a iniciativa privada e os governos estaduais e municipais. Os autores ressaltam que o FEP foi concebido sob a forma de linha de produção ou fábrica de projetos para fomentar o planejamento e a realização de concessões e PPPs em bases sólidas em termos de segurança jurídica, previsibilidade, continuidade e regularidade requeridas para a alavancagem do desenvolvimento de infraestrutura. O desafio primordial da agenda de políticas públicas está relacionado à necessidade de ampliação progressiva dos setores e projetos em carteira, a internalização das lições aprendidas e o levantamento de melhores práticas de elaboração de estudos e projetos de infraestrutura no contexto dos governos subnacionais brasileiros.

No capítulo 8, *Regulação ambiental e projetos de infraestrutura*, Suely Mara Vaz Guimarães de Araújo discute as ferramentas de regulação ambiental aplicadas a empreendimentos contratados mediante concessões de serviços e de obras públicas no âmbito do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI). A análise é desenvolvida com ênfase na avaliação de impactos ambientais, do licenciamento e da revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras. A autora ressalta que, não obstante a relevância de práticas corporativas voluntárias orientadas à sustentabilidade socioambiental, o Estado deve manter sua atuação na regulação e no controle dos processos de licenciamento necessários ao controle da poluição e da degradação ambiental. Uma agenda de políticas públicas mencionada como relevante diz respeito ao desenvolvimento efetivo da avaliação ambiental estratégica (AAE), processo baseado em estudos e análises abrangentes que tomam por objeto a configuração das políticas públicas setoriais, seus processos de planejamento e seus desenhos de programas.

No capítulo 9, *Leilões de infraestrutura no Brasil: uma análise exploratória*, Rutelly Marques da Silva apresenta os aspectos fundamentais da teoria de leilões, identifica aqueles mais relevantes para que os certames sejam realizados de forma eficiente e discorre sobre os arranjos institucionais mais adotados nas concessões de infraestrutura no Brasil. O desenho dos leilões é visto como um processo artesanal que demanda atenção às características do ativo e do processo de concessão. Atenção deve ser reservada aos riscos de formação de conluio, às estratégias de predação e detenção à entrada de rivais e às pressões políticas realizadas por grupos de interesse. Elevados ágios ou deságios nos leilões não são sinais de êxito dos certames, pelo contrário, podem ser evidências de que problemas relevantes foram ignorados e que consequências adversas poderão ser percebidas ao longo do processo de execução do contrato de concessão. O autor ressalta que há evidências de que os processos de concessão de infraestrutura no Brasil usam modelos híbridos de leilão que privilegiam os lances selados, nesses termos, observam alinhamento com as recomendações da literatura teórica.

No capítulo 10, *Estruturação de projetos de parceria de infraestrutura*, Cleverson Aroeira da Silva apresenta um modelo de estruturação de concessão de equipamentos e serviços de infraestrutura. Na fase interna, são tratados os aspectos relacionados ao processo decisório governamental, à governança da estruturação, ao desenho do contrato, à contratação dos estudos, à participação de estruturador independente e à modelagem do projeto. Na fase externa, são mencionados os procedimentos referentes à consulta pública, ao diálogo com investidores, ao leilão e à contratação da parceria. É ressaltada a importância do poder concedente buscar o apoio de instituições especializadas em estruturar projetos de infraestrutura com o propósito de dispor de assessoria técnica para coordenar o trabalho de estruturação e obtenção de recursos financeiros para contratar serviços de consultoria. Os bancos



públicos de desenvolvimento e os organismos financeiros multilaterais possuem *expertise* para cooperar nesse processo. Estruturadores independentes também são considerados necessários e relevantes para a superação dos desafios relacionados ao desenvolvimento de estudos e projetos de infraestrutura.

No capítulo 11, *Sistema de contas vinculadas: uma alternativa para problemas de efetividade no reequilíbrio econômico-financeiro em concessões e parcerias público-privadas*, Andre Martins Bogossian discorre sobre os mecanismos de salvaguarda, recursos capazes de viabilizar, com segurança e regularidade, o fluxo de pagamento de desequilíbrios havidos ao longo da vigência contratual. É admitido que a afirmação de um arranjo desta natureza, capitalizado por receitas de outorga e outras fontes, constituiria uma solução para os problemas de efetividade do sistema tradicional de reequilíbrio. São analisadas quatro experiências contratuais que fazem uso de contas garantias. A observação da configuração desses arranjos institucionais, consideradas suas respectivas especificidades, permite afirmar que o modelo atende ao interesse fiscal do poder concedente e aos interesses financeiros das empresas concessionárias, e contribui para a sustentabilidade dos investimentos e para a qualidade da oferta de serviços públicos concessionados.

No capítulo 12, *A arbitragem nas concessões federais de infraestrutura de transportes terrestres: uma análise das cláusulas compromissórias*, Natália Resende Andrade Ávila e Priscila Cunha do Nascimento discutem soluções de controvérsias em contratos de concessão de infraestrutura. É assumido que esses contratos possuem uma natureza essencialmente incompleta, derivada da complexidade do arranjo de sustentação do equilíbrio econômico-financeiro e do longo prazo de execução das concessões. É apresentada uma análise descritiva das experiências recentes de uso de arbitragem em contratos das quatro rodadas de concessão de infraestrutura rodoviária e das duas rodadas de concessão de infraestrutura ferroviária e discutida a perspectiva manifesta pelo Tribunal de Contas da União (TCU). As autoras concluem que as evidências preliminares sugerem o mecanismo de arbitragem como fator favorável a maior previsibilidade e segurança jurídica dos contratos de concessão, fato que repercute positivamente sobre a estabilidade da relação entre concessionária e poder concedente e para a geração de valor dos empreendimentos. Como agenda de políticas públicas em aberto, é recomendada a análise da adoção de disposição de resolução de litígios técnicos específicos por um perito independente (*expert determination*).

A seção III do livro, intitulada *Regulação de concessões e parcerias público-privadas de infraestrutura*, é composta por três capítulos, os quais analisam questões relacionadas à evolução regulatória do setor de infraestrutura e serviços aeroportuários e aos novos arranjos regulatórios dos mercados de gás e de saneamento.

No capítulo 13, *Evolução regulatória dos processos de concessão aeroportuária*, Daniel Ramos Longo e Ricardo Sampaio Fonseca apresentam um histórico da evolução regulatória dos processos de concessões aeroportuária realizados pelo governo federal entre 2011 e 2020, com ênfase nas mudanças ocorridas nas estruturas de incentivos dos contratos e no compartilhamento de riscos entre poder concedente e concessionárias aeroportuárias. O estudo focaliza cinco aspectos regulatórios, são eles: o modelo de pagamento das outorgas; a regulação tarifária; as obrigações de investimento; os incentivos ao *consultation* e o desenvolvimento da proposta apoiada; e a disciplina da receita não tarifária. A análise das evidências sustenta a afirmação de que os contratos se tornaram mais flexíveis com a evolução do programa, atribuindo mais autonomia decisória aos operadores aeroportuários sem comprometimento da qualidade do serviço público prestado aos usuários. O modelo regulatório aeroportuário, resultante do processo de aprendizagem cumulativa derivado das rodas de concessão, é mais amigável a investimentos privados e incentivador de uma relação efetiva entre concessionárias, empresas aéreas, usuários e demais parceiros privados.

No capítulo 14, *Novo mercado de gás no Brasil: desverticalizando para a concorrência*, César Mattos descreve e analisa o novo marco regulatório do mercado de gás natural, orientado à desverticalização da estrutura, à ampliação da competição e à facilitação do acesso de terceiros aos elos de *monopólio natural* da cadeia produtiva. São comentados os três movimentos de reforma do arcabouço regulatório: as Diretrizes do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e o Termo de Compromisso de Cessação (TCC) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) com a Petrobras, ambos de 2019, e a aprovação da nova legislação do gás (Lei nº 14.134/2021). O autor conclui afirmando que a reforma baseada na competição conta fundamentalmente com os sinais de preços de mercado para orientar as ações e os investimentos dos agentes, contudo, a experiência internacional mostra que o êxito desse processo, em termos de efeitos positivos sobre a concorrência e a redução dos preços, requer prazo e atuação efetiva da agência reguladora.

No capítulo 15, *Regulação econômica e contratos sob o novo marco legal do saneamento básico: estudo de caso da concessão da Região Metropolitana de Maceió*, Alfredo Assis de Carvalho analisa, à luz da teoria econômica da regulação, as repercussões do novo marco regulatório segundo a configuração dos novos contratos de concessão de serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário. A mobilização de evidências fez uso de pesquisa documental das peças legais e infralegais constitutivas do marco regulatório, além dos documentos referentes ao processo de concessão: edital, estudos prévios, processo licitatório e contrato de concessão. O modelo foi preponderantemente de regulação contratual, com uso intensivo de instrumentos econômicos típicos da chamada regulação por incentivos.

Uma agenda de políticas públicas deve observar o desenvolvimento continuado das capacidades das agências reguladoras frente aos desafios regulatórios impostos pelo novo marco, a adequação dos diferentes blocos de municípios propostos ao objetivo precípua do ganho de escala e da viabilização dos serviços nos municípios menores e, ainda, a relevância de considerar, ou não, eventuais receitas alternativas nos estudos de viabilidade.

Mauro Santos Silva  
**Organizador**

### REFERÊNCIAS

ABDIB – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE BASE. **Livro azul da infraestrutura**: uma radiografia dos projetos de infraestrutura no Brasil. São Paulo: ABDIB, 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3LYZv4S>>.

ESTACHE, A.; FAY, M. **Current debates on infrastructure policy**. Washington: World Bank, 2007. (Working Paper, n. 4410). Disponível em: <<https://bit.ly/3tW3h8K>>.

MAZZUCATO, M. **O Estado empreendedor**: desmascarando o mito entre o setor público e o setor privado. 1. ed. São Paulo: Portfólio-Penguin, 2014.

WILLIAMSON, O. E. **As instituições econômicas do capitalismo**: firmas, mercados e relações contratuais. São Paulo: Pezco, 2012.