AGENDA ESTRATÉGICA 2030

INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE



moveinfra

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO 3

EIXO 1 – ESTABILIDADE FISCAL E REDUÇÃO DO CUSTO DE CAPITAL 4

EIXO 2 – SEGURANÇA PÚBLICA, PROTEÇÃO DE ATIVOS E AMBIENTE CONCORRENCIAL 5

EIXO 3 – MODERNIZAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DE INFRAESTRUTURA 6

EIXO 4 – INSERÇÃO INTERNACIONAL E GOVERNANÇA 7

EIXO 5 – PRODUTIVIDADE, TRABALHO E INOVAÇÃO 8

EIXO 6 – AGENDA SOCIOAMBIENTAL E FINANCIAMENTO VERDE 9

APRESENTAÇÃO

O MoveInfra é o movimento que reúne seis das maiores empresas de infraestrutura do país, formado por **EcoRodovias, Hidrovias do Brasil, Motiva, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo**. Ao reunir operadores estratégicos dos principais modais de transporte e logística, contribuímos para o debate e a construção de soluções voltadas ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura.

Juntas, essas empresas investiram cerca de R$ 50 bilhões nos últimos cinco anos, empregam 35 mil pessoas de forma direta e administram mais de 24 mil quilômetros de rodovias e ferrovias, além de terminais portuários e hidrovias que escoam parte expressiva da produção nacional. São números que traduzem o que o capital privado é capaz de entregar quando encontra segurança jurídica e previsibilidade regulatória.

O ano de 2025 foi um marco para o setor. Segundo a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), foram cerca de R$ 280 bilhões de investimentos em projetos de infraestrutura, sendo que mais de 80% desses recursos têm origem no capital privado. Isso demonstra confiança dos investidores no ambiente institucional e regulatório brasileiro e nos instrumentos de parceria com o poder público, como concessões e PPPs.

Diante das limitações fiscais do Estado, a atração de investimentos privados permite a expansão e modernização da infraestrutura. O fortalecimento de parcerias com o setor público tem sido fundamental para ampliar a capacidade de investimento do país e atender às demandas da população com mais agilidade e qualidade.

A infraestrutura, no entanto, exige planejamento consistente e visão de longo prazo. É um setor que demanda elevados volumes de recursos e segurança jurídica para que os projetos possam ser viabilizados. Assim, acreditamos que a infraestrutura deve ser tratada como uma agenda de Estado.

A preservação de políticas públicas, o respeito aos contratos e a continuidade de diretrizes estratégicas são condições indispensáveis para manter a confiança dos investidores e assegurar a execução dos projetos.

Acompanhe, a seguir, as principais demandas do setor de infraestrutura. Boa leitura!

MoveInfra
Infraestrutura que transforma

EIXO 1

ESTABILIDADE FISCAL E REDUÇÃO DO CUSTO DE CAPITAL

1.1. Necessidade de ajuste fiscal para redução sustentável dos juros

O Brasil mantém um dos custos de capital mais elevados entre economias emergentes, com a **taxa Selic** tendo atingido **15% em 2025**. A perspectiva de um aumento da dívida pública afeta a curva dos juros futuros, o que impacta diretamente os investimentos de infraestrutura, que são planejados a longo prazo. Por isso, são necessárias **medidas de ajuste fiscal duradouras**, sobretudo pelo lado da despesa, e reformas estruturais para **reduzir a rigidez orçamentária**.

1.2. Retomada do grau de investimento

O Brasil perdeu o selo global de bom pagador a partir de 2015, concedido pelas grandes agências de classificação de risco (S&P, Moody's e Fitch). O grau de investimento tem impacto imediato na atração de recursos internacionais ao Brasil, devido a regras formais de grandes fundos de investimentos que não alocam capital em países com grau especulativo. Também possibilita a emissão de títulos de dívida externa pagando juros menores, abrindo mais espaço no orçamento. Para retomar o **selo de bom pagador**, é fundamental reduzir a **rigidez dos gastos obrigatórios** e promover reformas estruturantes que coloquem a **dívida pública em trajetória sustentável** — condições apontadas pelas três grandes agências de classificação de risco como os principais obstáculos ao avanço do rating brasileiro.

1.3. Regulamentação tributária sem oneração de investimentos

A **reforma tributária** aprovada em 2023 é considerada um marco na **simplificação** do recolhimento de tributos. O novo sistema tributário consolidou cinco tributos federais, estaduais e municipais (PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS) em dois impostos sobre valor agregado, **reduzindo a complexidade** que obrigava empresas a destinar recursos extraordinários ao cumprimento de obrigações acessórias. A regulamentação infralegal e a aplicação da reforma devem preservar a **desoneração dos investimentos**, com a devolução rápida dos créditos tributários gerados.

1.4. Garantia da autonomia do Banco Central

A **autonomia operacional, financeira e administrativa do Banco Central** é condição estruturante para a **credibilidade macroeconômica** e a **redução do custo de capital**.
A experiência internacional demonstra que bancos centrais independentes estão associados a níveis mais baixos e menor volatilidade da inflação, sem prejuízo ao crescimento econômico.

EIXO 2

SEGURANÇA PÚBLICA, PROTEÇÃO DE ATIVOS E AMBIENTE CONCORRENCIAL

2.1. Combate ao crime organizado e proteção de ativos de infraestrutura

A **Lei nº 15.358/2026** (Lei Raul Jungmann) instituiu o marco legal do combate ao crime organizado no Brasil, criando o tipo penal de domínio social estruturado e ampliando os instrumentos de desarticulação patrimonial de facções e milícias. A nova lei tipifica como facção criminosa o agrupamento que emprega violência para impor controle territorial, intimidar populações ou atacar serviços, infraestrutura ou equipamentos essenciais. O MoveInfra defende a **efetiva implementação desse marco legal,** com dotação orçamentária adequada para as forças de segurança e cooperação entre órgãos de inteligência, como condição para a **segurança dos investimentos** em infraestrutura essencial.

2.2. Combate aos devedores contumazes e defesa da concorrência leal

A **Lei Complementar nº 225/2026** (Código de Defesa do Contribuinte) criou a figura jurídica do devedor contumaz, definindo critérios objetivos para identificar empresas que utilizam a inadimplência tributária reiterada como estratégia de negócio. Investigações como a Operação Carbono Oculto revelaram que esquemas de sonegação estruturada e uso da inadimplência como modelo de negócio envolvem setores estratégicos como combustíveis. Empresas classificadas como devedoras contumazes ficam impedidas de acessar benefícios fiscais, participar de licitações e contratar com o poder público, além de estarem sujeitas a rito administrativo célere e declaração de inaptidão cadastral. O MoveInfra apoia a plena **aplicação da legislação** como instrumento de **defesa da concorrência leal,** protegendo empresas que atuam em conformidade com suas obrigações tributárias e contribuindo para um ambiente regulatório mais equitativo no setor de infraestrutura.

EIXO 3

MODERNIZAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DE INFRAESTRUTURA

3.1. Planejamento de longo prazo e carteira permanente de projetos

O Programa de Parcerias de Investimentos **(PPI)** é o principal instrumento de coordenação de concessões e parcerias público-privadas no Brasil. Desde sua criação, em 2016, passou por diferentes gestões de governo e demonstrou a importância de uma estrutura institucional capaz de garantir a continuidade da **agenda de infraestrutura** como uma política de Estado. Nesse contexto, a articulação entre o PPI e instrumentos de planejamento de longo prazo, como o **Plano Nacional de Logística (PNL)**, é essencial para garantir uma carteira robusta e previsível de projetos.
A combinação entre **planejamento estratégico, segurança institucional** e um **pipeline consistente** de projetos é a receita para atrair investimentos, ampliar a participação do setor privado e atender às necessidades de infraestrutura do país.

3.2. Modernização da lei de concessões e PPPs

A legislação brasileira de concessões (**Leis 8.987/1995 e 11.079/2004**) precisa de atualização para incorporar mecanismos mais flexíveis de alocação de riscos, reequilíbrio econômico-financeiro e gatilhos de investimento.

3.3. Regulamentação da nova lei de licenciamento ambiental

A **Lei nº 15.190/2025** (Lei Geral de Licenciamento Ambiental) estabeleceu novo marco para o setor. **A regulamentação deve garantir a consolidação normativa**, a padronização de procedimentos, celeridade e previsibilidade com critérios técnicos objetivos, sem comprometer a proteção social e ambiental, para que projetos de infraestrutura não sofram atrasos que elevam custos e afastam investidores.

3.4. Fomento às concessões hidroviárias e ferroviárias

As **concessões hidroviárias** são **peça-chave** para um **transporte multimodal sustentável**, com baixa emissão de gases de efeito estufa. Um comboio de 35 barcaças possui capacidade de escoamento equivalente a 1.700 viagens de caminhão, o que otimiza o uso da **infraestrutura rodoviária** e aumenta a eficiência da matriz de transporte nacional.

Além da **sustentabilidade**, as concessões atraem **investimento privado**, integram modais, reduzem o custo logístico, melhoram a infraestrutura e garantem a segurança e a **navegabilidade dos rios**.
A política de concessão hidroviária deve ser mantida e aprimorada.

EIXO 4

INSERÇÃO INTERNACIONAL E GOVERNANÇA

4.1. Avanço no processo de adesão à OCDE

As discussões de adesão do Brasil à OCDE estão em andamento desde 2017, com a aprovação do roadmap em 2022, quando a organização abriu negociações com Argentina, Brasil, Bulgária, Croácia, Peru e Romênia. A **adesão à OCDE** é uma importante forma para atrair investimentos, já que muitos atores internacionais apenas alocam recursos em países que integram a organização. É fundamental que o próximo governo trate o processo como prioridade de Estado, com engajamento ativo dos três Poderes da República.

4.2. Incentivo a práticas de governança, transparência e integridade

Adoção de controles internos, mecanismos de prestação de contas, gestão de riscos, canais de comunicação e políticas de conduta contribuem para assegurar decisões mais transparentes e alinhadas aos **princípios de conformidade**. O compromisso com a **integridade** deve ser compreendido de forma ampla, como um elemento essencial para a credibilidade, a perenidade e o fortalecimento institucional.

4.3. Autonomia financeira e administrativa das agências reguladoras

Agências reguladoras com orçamento próprio, quadro técnico qualificado e governança blindada de interferência política são peça-chave para **atrair investimento privado** em concessões e PPPs.

4.4. Regulamentação da Convenção 169 da OIT

A ausência de regulamentação da **Convenção 169** da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata da obrigatoriedade de **consulta prévia** a **povos indígenas** e **comunidades tradicionais**, dificulta a expansão da infraestrutura no Brasil. A falta de diretrizes claras gera insegurança jurídica e favorece a judicialização recorrente dos empreendimentos, como evidenciado no caso do derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, cujo processo de licenciamento levou cerca de dez anos — ou ainda na revogação do decreto que incluía as hidrovias do rio Madeira, rio Tocantins e rio Tapajós no **Programa Nacional de Desestatização**.

EIXO 5

PRODUTIVIDADE, TRABALHO E INOVAÇÃO

5.1. Aplicação da reforma trabalhista nos termos da lei aprovada em 2017

A **reforma trabalhista de 2017** introduziu modernizações necessárias nas relações de trabalho, sem alterar os direitos garantidos pela Constituição Federal. Dados indicam que o Brasil passou por uma recuperação a partir de 2020 impulsionada por uma onda de reformas trabalhista, previdenciária e tributária. A manutenção integral da reforma é essencial para preservar a **segurança jurídica e a competitividade do mercado de trabalho** brasileiro.

5.2. Produtividade e mão de obra qualificada

Segundo dados da Organização Internacional do Trabalho (OIT), o Brasil ocupa a 94ª **posição** entre 175 países no ranking de **produtividade por hora trabalhada**. Parte do problema está na qualificação dos trabalhadores. É fundamental que o País invista no **ensino profissionalizante** para atividades que sejam demandadas pelo mercado de trabalho.

5.3. Pesquisa e Desenvolvimento como fomento à tecnologia e à inovação

O Brasil investe cerca de **1,2% do PIB em pesquisa e desenvolvimento**, patamar inferior à média dos países da OCDE, com a maior parte dos recursos concentrada no setor público e em universidades, e baixa participação do setor privado. O próximo governo deve **ampliar incentivos à P&D privada**, estimular a conexão entre universidades e o setor produtivo, e promover a **inovação como vetor de competitividade**.

EIXO 6

AGENDA SOCIOAMBIENTAL E FINANCIAMENTO VERDE

6.1. Estímulo a instrumentos de financiamentos sustentáveis

A ampliação dos instrumentos de **financiamento verde** é fundamental para viabilizar o crescimento da infraestrutura brasileira de forma sustentável e ambientalmente responsável. Mecanismos como o **Fundo Clima, o Eco Invest Brasil e o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten)** desempenham papel estratégico ao ampliar o acesso a capital de longo prazo para projetos que promovam a **redução de emissões, a adaptação às mudanças climáticas e o uso eficiente dos recursos naturais**. A ampliação dessas iniciativas é essencial para que o Brasil prepare sua infraestrutura para eventos climáticos extremos e garanta a continuidade das operações.

6.2. Fomento ao transporte multimodal

Os **custos logísticos** do Brasil representam cerca de **11,4% do PIB**, entre 1 e 4 pontos percentuais acima de outros países continentais, em parte devido à baixa integração entre modais, de acordo com dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI). A taxa média de investimento em infraestrutura de transportes no Brasil tem sido de 0,8% do PIB ao ano nos últimos 30 anos, enquanto concorrentes diretos investiram mais de 2,5%. É preciso uma **política nacional articulada** que incentive a **integração ferrovias-hidrovias-rodovias-portos**, com instrumentos regulatórios e tributários que eliminem assimetrias entre modais. A descarbonização nos transportes é um compromisso do setor privado para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e estimular a eficiência energética nos diferentes modais. Com infraestrutura inclusiva, a **sustentabilidade** extrapola a agenda ambiental e se torna um vetor de competitividade e de desenvolvimento econômico e social.

6.3. Fomento ao transporte público urbano

O Brasil é um país urbano: 87% da população vive em áreas urbanas, ante uma média mundial de 56%. A **mobilidade urbana** tem impacto direto sobre qualidade de vida, produtividade e inclusão social. O próximo governo deve **ampliar concessões em mobilidade urbana**, diversificar fontes de financiamento e **criar marcos regulatórios** que atraiam investimento privado para o setor.

6.4. Desenvolvimento social e inclusão

O investimento em infraestrutura gera impactos que vão além da expansão da capacidade logística. O próximo governo deve estimular programas de desenvolvimento das comunidades, com **qualificação profissional, inclusão social, diversidade e impacto territorial**, promovendo geração de emprego e renda, fortalecimento da economia local e melhoria da qualidade de vida da população. O fortalecimento dessas políticas contribui para ampliar a proteção social, promover o desenvolvimento sustentável de comunidades vulneráveis e gerar valor compartilhado entre os empreendimentos de infraestrutura e os territórios onde estão inseridos.

Email: contato@moveinfra.org.br

Telefone: (61) 3037-0396 / (61) 99880-0903

Endereço: Centro Empresarial Brasília – SRTVS 701, Cj. D, Bl. C, Sala 337-338

Redes sociais

www.instagram.com/moveinfra/

www.linkedin.com/company/moveinfra/

www.moveinfra.org.br