

A POLÍTICA DE INFRAESTRUTURA DO GOVERNO BIDEN: UM EXAME SOBRE A LEI DE INFRAESTRUTURA BIPARTIDÁRIA

Robson Luis Mori¹

RESUMO:

Este trabalho tem como principal objetivo examinar a Lei de Infraestrutura Bipartidária do Governo Biden, com foco nos seguintes temas: apoio recebido, atores envolvidos, segmentos contemplados e mecanismos de atuação. Inicialmente o trabalho apresenta os movimentos políticos mais relevantes para a aprovação da lei. Em seguida, apresenta o conteúdo da lei, com suas áreas e subáreas e maiores programas. Por fim, faz um balanço sobre o conteúdo da lei, destacando as principais variáveis abordadas. O estudo de caso é realizado a partir de informações da literatura pertinente, destacadamente da imprensa especializada, e, principalmente, de documentos de instituições governamentais. Nas conclusões, destacam-se o forte apoio interno à lei, a diversidade dos atores envolvidos e dos segmentos de atuação e o predomínio do mecanismo de financiamento federal, com repasse aos estados e a outros membros da esfera pública, tanto para a expansão de programas existentes, quanto para a estruturação de novos programas.

Palavras-chaves: Lei de Infraestrutura Bipartidária; Estados Unidos; Governo Biden.

THE BIDEN GOVERNMENT'S INFRASTRUCTURE POLICY: AN EXAMINATION OF THE BIPARTIST INFRASTRUCTURE LAW

ABSTRACT:

This paper's main objective is to examine the Bipartisan Infrastructure Act of the Biden Administration, focusing on the following themes: support received, actors involved, segments contemplated, and mechanisms of action. Initially, the paper presents the most relevant political movements for the passage of the law. Next, it presents the content of the law, with its areas and sub-areas and major programs. Finally, it makes an assessment of the content of the law, highlighting the main variables addressed. The case study is based on information from the relevant literature, especially the specialized press, and, mainly, documents from government institutions. The conclusions highlight the strong internal support for the law, the diversity of the actors involved and of the segments of activity, and the predominance of the federal funding mechanism, with transfers to the states and other members of the public sphere, both for the expansion of existing programs and for the structuring of new programs.

Keywords: Bipartisan Infrastructure Act; United States; Biden Administration.

Data da submissão: 23-03-2023

Data do aceite: 12-12-2023

INTRODUÇÃO

Depois de meses de negociação no Congresso dos Estados Unidos, em 15 de novembro de 2021 o presidente Joe Biden assinou a Lei de Infraestrutura Bipartidária (LIB), chamada nos Estados Unidos de Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA), Bipartisan Infrastructure Bill (BIB) ou Bipartisan Infrastructure Law (BIL). Com um orçamento de cerca de US\$ 1 trilhão, a lei é um dos maiores pacotes de incentivo econômico já aprovados no país.

Os principais motivos para a apresentação da LIB pelo governo democrata foram o reconhecimento da precariedade da infraestrutura norte-americana atual para a competitividade internacional e a emergência da expansão da economia verde. Um fator-chave para a justificativa da política, neste contexto, foi o crescimento acelerado do protagonismo de novos *players* internacionais, principalmente no âmbito industrial, com destaque para a China.

¹ Professor Associado do Departamento de Economia da Universidade Estadual de Maringá e professor do Programa de Pós-Graduação em Propriedade Intelectual e Transferência de Tecnologia para a Inovação - PROFNIT. e-mail. rlmori@uem.br

Este movimento político, com um volume financeiro altamente expressivo, trouxe inevitavelmente alguns questionamentos sobre as condições para a discussão e a aprovação da lei, os atores e segmentos envolvidos e as formas de operacionalização da lei após a aprovação. Dentro deste contexto, o presente trabalho tem como principal objetivo examinar os seguintes temas da LIB: apoio recebido, atores envolvidos, segmentos contemplados e mecanismos de atuação. Este exame pode permitir uma maior clareza das características e potencialidades da lei e até mesmo das possíveis tendências políticas de competitividade no âmbito dos países desenvolvidos e em desenvolvimento.

O estudo de caso é realizado a partir de informações da literatura pertinente, destacadamente da imprensa especializada, e, principalmente, de documentos das instituições governamentais envolvidas, como a Casa Branca, o Congresso dos Estados Unidos, departamentos setoriais e agências executivas. A maior parte do estudo está focada na apresentação das áreas e subáreas da LIB, com seus programas. Esta apresentação permite a visualização da abrangência e do escopo da lei, bem como da natureza e das características gerais dos programas, incluindo histórico, estrutura, mecanismos de atuação, entre outras informações relevantes.

Dada a quantidade de programas envolvidos, apenas aqueles com financiamentos superiores a U\$ 1 bilhão são apresentados nominalmente no trabalho, sendo destacados os três com maiores recursos em cada subárea. Apenas no caso da área Outros Programas, que conta com programas mais diversificados e com recursos relativamente menores, são apresentados programas com financiamentos superiores à U\$ 200 milhões.

Visando cumprir o seu objetivo, o trabalho conta com cinco seções, além desta introdução e de suas observações conclusivas. Na primeira são apresentados os desenvolvimentos políticos mais relevantes para a aprovação da lei. Entre a segunda e a quinta são apresentados e discutidos os programas das áreas contempladas pela lei: i) Transportes; ii) Clima, Energia e Meio Ambiente; iii) Banda Larga; e iv) Outros Programas.

2. DESENVOLVIMENTOS POLÍTICOS

A proposta da campanha política de Joe Biden de encaminhar para o Congresso norte-americano um grande pacote de apoio à infraestrutura dos Estados Unidos começou a ser colocada em prática em 31 de março de 2021, quando o presidente apresentou o American Jobs Plan, que partia de uma dotação de U\$ 2,3 trilhões. O plano, combinado com o American Families Plan, voltado à políticas sociais, anunciado em abril, totalizava US\$ 4 trilhões em gastos com infraestrutura (EVERETT e LEVINE, 2021).

Dada a dimensão desses programas, o caminho político não parecia fácil. Dentro das discussões no Congresso e do esperado jogo de negociação política, em meados de abril de 2021 legisladores republicanos ofereceram uma contraproposta de US\$ 568 bilhões ao American Jobs Plan (SMITH e PETTYPIECE, 2021), que foi rapidamente rejeitada pelos democratas. Em 21 de maio, o governo reduziu o valor do plano para US\$ 1,7 trilhão, o que também foi rapidamente rejeitado pelos republicanos (GARRISON, 2021).

Embora todo o plano estivesse em discussão, algumas áreas, em particular, avançavam mais rapidamente em suas decisões. Por exemplo, em 22 de maio um grupo bipartidário, dentro do Senate Environment and Public Works Committee, anunciou um acordo de U\$ 304 bilhões para financiamento de rodovias nos Estados Unidos (MCLAUGHLIN, 2021). Já em 4 de junho, o presidente do House Transportation and Infrastructure Committee, Peter DeFazio, anunciou um plano de U\$ 547 bilhões, chamado de INVEST in America Act., que abordaria partes do American Jobs Plan (SEGRS, 2021). Em 1 de julho, a Câmara Federal aprovou uma emenda, com um orçamento de infraestrutura de US\$ 715 bilhões, focada em transporte terrestre e água (MORGAN, 2021).

Com o avanço das discussões na área de transportes, que provavelmente demandaria o maior volume de recursos, a discussão sobre o plano, no geral, também avançou. Ainda em 27 de maio a senadora republicana Shelley Moore Capito apresentou um plano de U\$ 928 bilhões, e, em 4 de junho, aumentou o valor em cerca de US\$ 50 bilhões, em um encontro com o presidente Biden. O presidente, no entanto, informou que o aumento não seria suficiente (PRAMUK, 2021).

Apesar dos avanços nas conversações com parlamentares republicanos, parte deles continuava procurando reduzir os valores do plano, enquanto parte dos democratas continuava procurando elevar os valores. Neste contexto, em 8 de junho o governo mudou seu foco na condução política para um grupo

bipartidário de 20 senadores, que estava trabalhando em um pacote com valor provisório de cerca de US\$ 900 bilhões (EVERETT, 2021). Em 10 de junho, um grupo bipartidário de 10 senadores chegou a um acordo de US\$ 974 bilhões em cinco anos, ou cerca de US\$ 1,2 trilhão se considerados os próximos oito anos (ROMM e KIM, 2021).

Em 24 de junho, o grupo bipartidário se reuniu com o presidente Biden e chegou a um acordo de compromisso de US\$ 1,2 trilhão em oito anos, que se concentrava em infraestrutura física (principalmente estradas, pontes, ferrovias, água, esgoto, banda larga e veículos elétricos). Os recursos seriam obtidos por meio de impostos no âmbito do Internal Revenue Service (IRS) (o que foi revisto posteriormente), de fundos destinados e não usados na pandemia da COVID-19, entre outras fontes (GARRISON e KING, 2021).

Depois dessas muitas discussões parlamentares, o projeto foi finalmente aprovado pelo Senado em 10 de agosto, com um placar de 69 a 30. O projeto reservava, até aquele momento, US\$ 550 bilhões para novos gastos (DONOVAN-SMITH, 2021), envolvendo áreas como estradas, pontes, infraestrutura hídrica, resiliência e internet.

Chegando à Câmara Federal, parte dos congressistas democratas, particularmente mais moderada, procurou acelerar o processo de votação para não perder o ímpeto da aprovação do projeto no Senado (SHABAD e CALDWELL, 2021). No entanto, os acordos não prosperaram rapidamente. Parte dos democratas, mais progressista, procurava aumentar o valor do projeto aprovado no Senado, enquanto grande parte dos republicanos procurava reduzir este valor.

As pressões para a elaboração e aprovação ou não do projeto na Câmara vinham de todos os lados. Políticos e instituições regionais e locais cobravam auxílio federal frente à carência de infraestrutura nos mais variados setores em suas regiões. Neste contexto, em 24 de setembro, líderes da Conferência de Prefeitos dos Estados Unidos, da Liga Nacional das Cidades, da Liga Urbana Nacional e de grupos de defesa dos negros americanos sinalizaram apoio ao projeto (JOHNSON, 2021). Empresas relacionadas aos setores envolvidos, por sua vez, viam no plano a possibilidade de crescimento de seus negócios. Já instituições influentes, como a U.S. Chamber of Commerce e a Business Roundtable, pressionavam para que não houvesse aumento de impostos corporativos (EVERS-HILLSTROM, 2021).

Além disso, pesquisas, como a realizada pela Yahoo! News/YouGov no final de junho, que indicou que 60% dos eleitores republicanos eram a favor do projeto (ROMANO, 2021), e da Harvard CAPS-Harris Poll, do início de agosto, que apontou que cerca de 70% dos eleitores, em geral, apoiavam o projeto (GREENWOOD, 2021), colocavam ainda mais pressão aos congressistas para a sua aprovação. As discussões e negociações ocorreram até o final de outubro. O projeto foi aprovado na Câmara no dia 5 de novembro, com um placar de 228-206 (CLERK, 2021).

O projeto foi aprovado contemplando as seguintes áreas: 1) Transportes; 2) Clima, Energia e Meio Ambiente; 3) Banda Larga; e 4) Outros Programas. A área Transportes foi dividida nas seguintes subáreas: a) Estradas, Pontes e Grandes Projetos; b) Transporte Ferroviário de Passageiros e Mercadorias; c) Transporte Público; d) Aeroportos e Instalações da Administração Federal de Aviação; e) Portos e Hidrovias; f) Segurança; e g) Veículos Elétricos, Ônibus e Balsas. A área Clima, Energia e Meio Ambiente foi dividida nas seguintes subáreas: a) Energia limpa; b) Água; c) Resiliência; e d) Remediação Ambiental. As áreas Banda Larga e Outros Programas não foram subdivididas (THE WHITE HOUSE, 2022).

Conforme dados ajustados, apresentados em maio de 2022, a área Transportes recebeu, ao todo, financiamento em torno de US\$ 569,78 bilhões, enquanto as áreas Clima, Energia e Meio Ambiente, Banda Larga e Outros Programas receberam, respectivamente, US\$ 198,68 bilhões, US\$ 64,41 bilhões e US\$ 8,67 bilhões (THE WHITE HOUSE, 2022). As próximas seções do trabalho apresentam essas áreas e subáreas, com seus maiores programas.

3. TRANSPORTES

O setor de transportes vem sendo considerado um dos maiores gargalos de infraestrutura dos Estados Unidos e, por isso, recebeu posição de destaque na LIB. Uma série de programas foi introduzida na lei para apoiar as diversas subáreas do setor. A maioria dos programas ficou a cargo do Department of Transportation (DOT). Alguns foram assumidos por instituições como o United States Army Corps of Engineers (USACE), a General Service Administration (GSA) e a Environmental Protection Agency (EPA). Os Quadros 1a e 1b apresentam os programas nas subáreas de Transportes, com suas respectivas agências e financiamentos.

Subárea: Estradas, Pontes e Grandes Projetos		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
National Highway Performance Program	DOT	148.000
Surface Transportation Block Grant Program	DOT	72.000
Bridge Formula Program	DOT	26.675
Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program	DOT	13.200
Bridge Investment Program	DOT	12.200
Local and Regional Project Assistance Grants (RAISE)	DOT	7.500
Nationally Significant Freight and Highway Projects (INFRA)	DOT	7.250
National Highway Freight Program	DOT	7.150
Carbon Reduction Program	DOT	6.420
National Infrastructure Project Assistance (Megaprojects)	DOT	5.000
Tribal Transportation Program	DOT	2.966
Metropolitan Planning	DOT	2.280
Rural Surface Transportation Grant Program	DOT	2.000
Federal Lands Transportation Program (Funds for National Park Servic	DOT	1.731
Federal Lands Access Program	DOT	1.487
Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act	DOT	1.250
Appalachian Development Highway System	DOT	1.250
National Culvert Removal, Replacement, & Restoration Grant	DOT	1.000
Reconnecting Communities Pilot Program	DOT	1.000
Outros	DOT	5.916
TOTAL		326.275

Subárea: Transporte Ferroviário de Passageiros e Mercadorias

Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Federal-State Partnership for Intercity Passenger Rail Grants	DOT	36.000
Amtrak National Network Grants	DOT	15.750
Amtrak Northeast Corridor Grants	DOT	6.000
Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvement Grants	DOT	5.000
Outros	DOT	250
TOTAL		63.000

Subárea: Transporte Público

Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Urbanized Area Formula Grants	DOT	33.390
State of Good Repair Formula Grants	DOT	21.640
Capital Investment Grants	DOT	8.000
Formula Grants for Rural Areas	DOT	4.109
Bus and Bus Facilities Formula Grants	DOT	3.161
Enhanced Mobility of Seniors and Individuals with Disabilities	DOT	2.193
Ferry Service for Rural Communities	DOT	2.000
Bus and Bus Facilities Competitive Grants	DOT	1.966
All Stations Accessibility Program	DOT	1.750
Rail Vehicle Replacement Grants	DOT	1.500
Outros	DOT	2.878
TOTAL		82.587

Quadro 1a. Programas na área Transportes: subáreas - Estradas, Pontes e Grandes Projetos, Transporte Ferroviário de Passageiros e Mercadorias e Transporte Público.

Fonte: The White House (2022).

Os maiores programas da subárea Estradas, Pontes e Grandes Projetos são o National Highway Performance Program, o Surface Transportation Block Grant Program e o Bridge Formula Program. O primeiro, operado pela Federal Highway Administration (FHWA), é o maior programa individual da LIB. O

programa, preexistente, financia o segmento de transporte em superfície no National Highway System (FHWA, 2023).

Subárea: Aeroportos e Instalações da Administração Federal de Aviação		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Airport Infrastructure Grants	DOT	15.000
Airport Terminal Program	DOT	5.000
Facilities and Equipment	DOT	5.000
TOTAL		25.000

Subárea: Portos e Hidrovias		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Corps of Engineers Operation and Maintenance	USACE	4.000
Real Property Activities	GSA	3.418
Inland Waterways Projects	USACE	2.500
Port Infrastructure Development Program Grants	DOT	2.250
Major Rehabilitation for Rivers and Harbors	USACE	1.500
Outros	Várias	3.004
TOTAL		16.672

Subárea: Segurança		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Highway Safety Improvement Program	DOT	15.557
Safe Streets and Roads for All	DOT	5.000
Railroad Crossing Elimination Grants	DOT	3.000
Motor Carrier Safety Assistance Program	DOT	2.432
Highway Safety Programs	DOT	1.992
Motor Carrier Safety Operations and Programs	DOT	1.925
National Priority Safety Programs	DOT	1.874
Railway-Highway Crossings Program	DOT	1.225
Natural Gas Distribution Infrastructure Safety and Modernization Grants	DOT	1.000
Outros	DOT	3.612
TOTAL		37.617

Subárea: Veículos Elétricos, Ônibus e Balsas		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Low or No Emission (Bus) Grants	DOT	5.624
National Electric Vehicle Infrastructure Formula Program	DOT	5.000
Clean School Bus Program	EPA	5.000
Charging and Fueling Infrastructure Grants (Community Charging)	DOT	1.250
Charging and Fueling Infrastructure Grants (Corridor Charging)	DOT	1.250
Outros	Várias	510
TOTAL		18.634

Quadro 1b. Programas na área Transportes: subáreas - Aeroportos e Instalações da Administração Federal de Aviação, Portos e Hidrovias, Segurança e Veículos Elétricos, Ônibus e Balsas.

Fonte: The White House (2022).

O Surface Transportation Block Grant Program também é um programa preexistente no âmbito da FHWA e fornece financiamento flexível para necessidades de transportes estaduais e locais. Já o Bridge Formula Program, criado pela LIB, oferta fundos aos estados para substituição, reabilitação, preservação, proteção ou construção de pontes. Dos seus recursos, 15% são destinados para investimentos fora do sistema federal e 3% para regiões tribais (FHWA, 2023). Os demais projetos da subárea tratam de temas diversos, como qualidade do ar, planejamento e inovação.

Na subárea Ferroviário de Passageiros e Mercadorias, os maiores programas são o Federal-State Partnership for Intercity Passenger Rail Grants, o Amtrak National Network Grants e o Amtrak Northeast Corridor Grants. O primeiro financia projetos de capital para conservação, melhoria de desempenho ou expansão ou estabelecimento de serviços ferroviários intermunicipais de passageiros, incluindo serviços com operações do setor privado. O programa, já realizado previamente no âmbito da Federal Railroad Administration (FRA), foi significativamente revisto pela LIB. As mudanças incluíram a ampliação da elegibilidade dos projetos para expansão ou estabelecimento de novos serviços ferroviários de passageiros intermunicipais e financiamento de projetos de pré-construção. Toda a rede ferroviária intermunicipal de passageiros passou a ser elegível para os projetos do programa (FRA, 2023a).

O segundo visa, entre outros objetivos, incentivar a aquisição de novos materiais ferroviários para transporte de passageiros, substituindo os obsoletos, e adequar as estações ferroviárias para o transporte de pessoas com deficiência. O terceiro, na mesma linha, visa, entre outros objetivos, o financiamento para manutenção de materiais ferroviários, incluindo trens, instalações, estações e infraestrutura em geral da rede nacional. Cabe destacar, nestes últimos dois casos, também com atividades preexistentes, que a FRA executa e supervisiona os acordos de concessão com a National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) para fornecer fundos federais à companhia, que são usados para uma ampla gama de atividades operacionais e de capital (FRA, 2023b). Os demais programas da subárea também tratam de infraestrutura e segurança no transporte ferroviário.

Já na subárea Transporte Público, os três maiores programas, já operados previamente pela Federal Transit Administration (FTA), são: Urbanized Area Formula Grants, State of Good Repair Grants e Capital Investment Grants. O primeiro disponibiliza recursos federais para áreas urbanas entre 50 mil e 200 mil habitantes ou com até 100 ônibus. Os recursos são destinados aos estados e visam assistência operacional e planejamento na área de transportes, bem como atividades de fiscalização (FTA, 2023a).

O segundo auxilia no financiamento de projetos para sistemas de faixas de trânsito exclusivas (incluindo trens, ônibus de trânsito rápido e balsas de passageiros) (FTA, 2023b). O terceiro é um programa de concessão discricionária da FTA para financiar investimentos de trânsito, incluindo trens pesados e leves, trens urbanos, bondes e trânsito rápido de ônibus. Os recursos podem ser concedidos para governos estaduais e locais (FTA, 2023c). Os demais programas da subárea abordam temas como mobilidade de pessoas e redução da poluição.

A subárea Aeroportos e Instalações da Administração Federal de Aviação, por sua vez, conta com três programas, administrados pela Federal Aviation Administration (FAA): Airport Infrastructure Grants, Airport Terminal Program e Facilities and Equipment. O primeiro, criado pela LIB, financia concessões de infraestrutura de aeroportos primários, certos aeroportos de carga e a maioria dos aeroportos de aviação comercial não primários. O segundo, também criado pela LIB, fornece subsídios aos aeroportos elegíveis para construção de terminais, estradas de acesso aos aeroportos (desde que sejam exclusivas aos aeroportos), passarelas, terminal multimodal, projetos de acesso ferroviário, entre outras demandas. O terceiro, preexistente, financia projetos de infraestrutura aeroportuária, incluindo aeroportos primários, certos aeroportos de carga e a maioria dos aeroportos de aviação comercial que não são considerados primários (THE WHITE HOUSE, 2022).

Já na subárea Portos e Hidrovias, os maiores programas (preexistentes) são: Corps of Engineers Operation and Maintenance Department, Real Property Activities e Inland Waterways Projects. O primeiro trata de fundos para manutenção e atividades relacionadas a recursos hídricos operados e mantidos pelo USACE. Os projetos incluem canais de navegação, eclusas e barragens, estruturas para redução de riscos de inundações e danos com tempestades (por exemplo, diques).

O segundo, operado pela GSA, financia projetos para construção, aquisição, reparações e alterações de portos terrestres. O terceiro, operado pelo USACE, financia projetos de navegação comercial em vias navegáveis interiores, incluindo eclusas e barragens (THE WHITE HOUSE, 2022). Os demais programas da subárea apresentam objetivos variados, como financiamento para infraestrutura e modernização de portos, reabilitação de rios, construção de balsas, segurança na navegação, redução de emissões de poluentes, entre outros.

Na subárea Segurança, os maiores programas são: Highway Safety Improvement Program, Safe Streets and Roads for All e Railroad Crossing Elimination Grants. O primeiro, preexistente no âmbito da FHWA,

fornece aos estados financiamento para segurança nas vias públicas. O programa trata de demandas federais, estaduais e locais (FHWA, 2023).

O segundo, introduzido pela LIB, fornece financiamento suplementar para iniciativas locais de prevenção de mortes e ferimentos graves no trânsito (DOT, 2023). O terceiro, também criado pela LIB, financia projetos que visam a segurança e a mobilidade de pessoas e bens nos modais rodoviário e ferroviário, que podem incluir pontes, aterros, túneis, melhoria ou instalação de dispositivos de proteção (sinalização de vias, por exemplo), entre outras demandas (FRA, 2023c). Os demais programas da área vão na mesma direção, focando recursos em segurança nas vias rodoviária e ferroviária.

Na subárea Veículos Elétricos, Ônibus e Balsas, os maiores programas são: Low or No Emission (Bus) Grants, National Electric Vehicle Infrastructure Formula Program e Clean School Bus Program. O primeiro, preexistente no âmbito da FTA, fornece financiamento para substituição, reabilitação, compra ou aluguel de ônibus e equipamentos relacionados, bem como para reabilitar, comprar, construir ou arrendar instalações (FTA, 2003d).

O segundo, criado pela LIB, oferece recursos para a implantação estratégica de infraestrutura de carregamento de baterias de veículos elétricos e o estabelecimento de uma rede interconectada (FHWA, 2023). O terceiro, também criado pela LIB, gerido pela EPA, fornece aos governos estaduais e locais, escolas sem fins lucrativos, entre outros agentes qualificados, fundos de subsídios para redução de emissão de poluentes em ônibus escolares, podendo existir prioridades para comunidades e entidades rurais e/ou de baixa renda (THE WHITE HOUSE, 2022). Os demais programas da subárea tratam de temas como subsídios para incentivo à baixa emissão de poluentes e reciclagem de baterias.

4. CLIMA, ENERGIA E MEIO AMBIENTE

A área Clima, Energia e Meio Ambiente ocupa uma posição de destaque na LIB, acompanhando os movimentos políticos internacionais em relação às mudanças climáticas e ao desenvolvimento de novos mercados no âmbito da economia verde. Os Quadros 2a e 2b apresentam os programas das subáreas, com suas agências e financiamentos.

Ao contrário da área Transportes, na qual a grande maioria dos programas está vinculada ao DOT, a área Clima, Energia e Meio Ambiente tem seus programas mais distribuídos entre diferentes instituições. Na subárea Energia Limpa, os maiores programas estão sob responsabilidade do DOE. Os maiores são: Power Marketing Administration Transmission Borrowing Authority, Regional Clean Hydrogen Hubs e Civil Nuclear Credit Program (THE WHITE HOUSE, 2022).

O primeiro, preexistente, tem um objetivo específico: fornecer fundos para financiamento de construção, aquisição e substituição de equipamentos do Federal Columbia River Power System. Este sistema é formado por diversas instalações hidrelétricas multifuncionais na Região Noroeste do Pacífico dos Estados Unidos, construídas e operadas pelo USACE e pela Bureau of Reclamation (uma agência federal ligada ao DOI). O programa é atualmente financiado por tarifas de energia da Bonneville Power Administration (BPA), uma agência federal do DOE que atua na comercialização de energia de projetos hidrelétricos de propriedade federal (BUREAU OF RECLATION, 2023). O segundo, criado pela LIB, visa apoiar o desenvolvimento de pelo menos 4 hubs regionais de hidrogênio limpo para melhorar a produção, o processamento, a distribuição, o armazenamento e o uso final do hidrogênio limpo (DOE, 2023a).

O terceiro, também criado pela LIB, é um programa de crédito nuclear civil para proprietários e operadores de reatores que competem em um mercado de eletricidade. O programa é voltado para reatores nucleares cujas operações estão projetadas para encerrar suas atividades devido a fatores econômicos. Sob este programa, proprietários ou operadores de reatores comerciais dos Estados Unidos podem solicitar certificação para obter créditos para as suas operações contínuas, desde que comprovem a projeção de fechamento do reator e de que este fechamento levará a um aumento de poluentes atmosféricos (DOE, 2023b). Os outros programas da subárea tratam de diferentes temas, como produção e processamento de baterias, captura de carbono, hidrogênio, hidroeletricidade e energia eólica e solar.

Já na subárea Água, a maior parte dos programas é desenvolvida pela EPA e pelo DOI. A EPA concentra os programas com maior volume de recursos. Os maiores programas da subárea, preexistentes, são: Drinking Water State Revolving Fund Lead Service Lines Replacement, Drinking Water State Revolving Fund e Clean Water State Revolving Fund (THE WHITE HOUSE, 2022).

Subárea: Energia Limpa		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Power Marketing Administration Transmission Borrowing Authority	DOE	10.000
Regional Clean Hydrogen Hubs	DOE	8.000
Civil Nuclear Credit Program	DOE	6.000
Program Upgrading Our Electric Grid and Ensuring Reliability and Resiliency	DOE	5.000
Preventing Outages and Enhancing the Resilience of the Electric Grid/Hazard Hardening	DOE	5.000
Four Regional Clean Direct Air Capture Hubs	DOE	3.500
Weatherization Assistance Program	DOE	3.500
Battery Materials Processing Grants	DOE	3.000
Battery Manufacturing and Recycling Grants	DOE	3.000
Smart Grid Investment Matching Grant Program	DOE	3.000
Carbon Capture Demonstration Projects Program	DOE	2.537
Transmission Facilitation Program	DOE	2.500
Carbon Storage Validation and Testing	DOE	2.500
Advanced Reactor Demonstration Program	DOE	2.477
Carbon Dioxide Transportation Infrastructure Finance and Innovation Program	DOE	2.100
Energy Improvement in Rural and Remote Areas	DOE	1.000
Clean Hydrogen Electrolysis Program	DOE	1.000
Outros	Várias	10.838
TOTAL		74.952
Subárea: Água		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Drinking Water State Revolving Fund Lead Service Lines Replacement	EPA	15.000
Drinking Water State Revolving Fund	EPA	11.713
Clean Water State Revolving Fund	EPA	11.713
Water Infrastructure Improvements for the Nation Small and Underserved Communities Emerging Contaminants Grant Program	EPA	5.000
Drinking Water State Revolving Fund Emerging Contaminants (incl. PFAS)	EPA	4.000
Indian Health Service Sanitation Facilities Construction	HHS	3.500
Aging Infrastructure Account	DOI	3.200
Indian Water Rights Settlements	DOI	2.500
Water & Groundwater Storage, And Conveyance	DOI	1.150
Water Recycling	DOI	1.000
Rural Water Projects	DOI	1.000
Clean Water State Revolving Fund-Emerging Contaminants	EPA	1.000
Geographic Programs - Great Lakes Restoration Initiative	EPA	1.000
Outros	Várias	2.475
TOTAL		64.251

Quadro 2a. Programas na área Clima, Energia e Meio Ambiente: subáreas -Energia Limpa e Água.

Fonte: The White House (2022).

Os três programas vão na mesma direção. O primeiro trata de transferências de fundos aos estados para capitalização. Os estados podem oferecer empréstimos com juros baixos, perdoar determinadas dívidas ou fornecer subsídios para as concessionárias de água ou outras entidades elegíveis. O programa fornece empréstimos que apoiam diretamente projetos de substituição de tubulações de chumbo em cidades dos Estados Unidos (EPA, 2023a).

Subárea: Resiliência		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-Saving Transportation (PROTECT) - Formula	DOT	7.299
Flood Mitigation Assistance Grants (National Flood Insurance Act Sec 1366)	DHS	3.500
Coastal Storm Risk Management, Hurricane, And Storm Damage Reduction Projects	USACE	2.550
Inland Flood Risk Management Projects	USACE	2.500
Aquatic Ecosystem Restoration Projects	USACE	1.900
Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-Saving Transportation (PROTECT) - Discretionary	DOT	1.400
Building Resilient Infrastructure and Communities (Robert T Stafford Act Section 203(i))	DHS	1.000
Community Wildfire Defense Grant Program For At-Risk Communities	USDA	1.000
State and Local Cybersecurity Grant Program	DHS	1.000
Outros	Várias	15.717
TOTAL		37.886
Subárea: Remediação Ambiental		
Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Abandoned Mine Reclamation Fund	DOI	11.293
Orphaned Well Site Plugging, Remediation, And Restoration	DOI	4.677
Superfund	EPA	3.500
Brownfields Projects	EPA	1.200
Outros	Várias	930
TOTAL		21.600

Quadro 2b. Programas na área Clima, Energia e Meio Ambiente: Subáreas -Resiliência e Remediação Ambiental.

Fonte: The White House (2022).

O segundo é um programa de assistência financeira aos estados para os sistemas hídricos, com ênfase na garantia de fornecimento de água potável à população (THE WHITE HOUSE, 2022). O terceiro é um programa de parceria federal-estadual que fornece às comunidades financiamento de baixo custo para uma ampla gama de projetos de infraestrutura, incluindo construção de estações de tratamento de água residual e implantação de atividades de gestão de qualidade. Os estados têm flexibilidade para financiar projetos que atendam às suas necessidades prioritárias (EPA, 2023b). Os demais programas da subárea tratam de temas como infraestrutura, contaminação, estoque e irrigação.

A subárea Resiliência é a maior da LIB em número de programas, embora o valor total dos financiamentos seja menor do que o das outras áreas já destacadas. Os programas são desenvolvidos por diversas instituições: DOI, DOE, Department of Homeland Security (DHS), USACE e EPA. Os programas com os maiores recursos são: Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-Saving Transportation (PROTECT) - Formula, Flood Mitigation Assistance Grants (National Flood Insurance Act Sec 1366) e Coastal Storm Risk Management, Hurricane, and Storm Damage Reduction Projects. O primeiro foi criado pela LIB. Os outros dois já existiam.

O primeiro, conduzido pelo DOT, apoia o planejamento de rotas de evacuação e áreas costeiras de risco. Os estados podem financiar infraestruturas de transporte (rodovias, certos projetos portuários, entre outras demandas) a fim de evitar impactos da elevação do nível do mar, inundações, incêndios florestais, eventos climáticos extremos e outros desastres naturais (FHWA, 2023). O segundo, conduzido pelo DHS, foca em projetos que reduzem riscos de inundação, incluindo projetos comunitários e individuais de mitigação de enchentes. O terceiro, conduzido pelo USACE, financia projetos que ajudam a reduzir o risco de danos de tempestades costeiras (THE WHITE HOUSE, 2022). Os demais programas da subárea tratam de

diversos temas: mitigação de inundações, tempestades, furacões, incêndios florestais, reflorestamento, restauração de habitats e ecossistemas, conservação de áreas e espécies, entre outras.

A subárea Remediação Ambiental, por sua vez, tem os seus maiores programas desenvolvidos pelo DOI, pela EPA e pelo DOE. Os três maiores programas da subárea são: Abandoned Mine Reclamation Fund, Orphaned Well Site Plugging, Remediation, and Restoration e Superfund Remedial. O primeiro, preexistente, oferta subsídios à estados e tribos indígenas elegíveis para limpeza de minas de carvão abandonadas e problemas relacionados (DOI, 2023). O segundo, criado pela LIB, financia o fechamento de poços em terras públicas, privadas e tribais (US CODE, 2023). O terceiro, preexistente, financia a limpeza de terras contaminadas no país e respostas à emergências ambientais, como derramamentos de óleo e desastres naturais (THE WHITE HOUSE, 2022). Os demais programas tratam principalmente da recuperação de áreas da antiga mineração.

5. BANDA LARGA

A LIB destinou uma área exclusiva para a banda larga, cuja infraestrutura ainda é considerada carente em diversas regiões do país. Os programas da área, com suas agências e financiamentos, são apresentados no Quadro 3.

Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Broadband Equity, Access, And Deployment Program	DOC	42.450
Affordable Connectivity Program	FCC	14.200
Tribal Broadband Connectivity Program	DOC	2.000
Distance Learning, Telemedicine, And Broadband Program: Reconnect Program	USDA	1.926
State Digital Equity Capacity Grant	DOC	1.440
State Digital Equity Competitive Grant	DOC	1.250
Middle Mile Grants Program	DOC	1.000
Outros	Várias	144
TOTAL		64.410

Quadro 3. Programas na área Banda Larga.

Fonte: The White House (2022).

Os maiores programas da área são desenvolvidos pelo DOC, pela Federal Communications Commission (FCC) e pelo U.S. Department of Agriculture (USDA). Os três maiores são: Broadband Equity, Access, and Deployment Program, Affordable Connectivity Program e Tribal Broadband Connectivity Program. O primeiro, criado pela LIB, visa o planejamento, implantação e adoção de projetos de banda larga nos estados. Os recursos incluem financiamento inicial para planejamento de banda larga, construção e capacitação de escritórios estaduais de banda larga e divulgação e coordenação das atividades junto às comunidades. Uma parte dos recursos é destinada às localidades ainda não atendidas ou mal atendidas, de alto custo para atendimento, bem como à instituições comunitárias (THE WHITE HOUSE, 2022; BROADBANDUSA, 2023a).

O segundo, preexistente, destina-se aos Provedores de Serviços de Internet que aplicam benefícios aos consumidores em suas contas mensais. O programa visa garantir que as famílias de baixa renda possam pagar a banda larga de que precisam para trabalhar, estudar, cuidar da saúde, entre outras necessidades. O programa fornece um benefício mensal de até U\$ 30 na conta mensal de internet. Para famílias de baixa renda em terras tribais, o benefício é de até U\$ 75. As famílias elegíveis também podem receber um desconto único de até U\$ 100 para comprar um laptop, computador desktop ou tablet de fornecedores participantes do programa (THE WHITE HOUSE, 2022; FCC, 2023).

O terceiro (preexistente), com foco na conectividade de banda larga tribal, oferece subsídios para implantação de infraestrutura de banda larga, de programas de banda larga acessíveis, de aprendizagem à distância (por exemplo, alfabetização digital e treinamento de habilidades digitais), telessaúde, inclusão digital, entre outros serviços (THE WHITE HOUSE, 2022; BROADBANDUSA, 2023b). Os demais

programas da área tratam de temas como equidade digital, com destaque para o desenvolvimento regional da banda larga, educação à distância e telemedicina.

6. OUTROS PROGRAMAS

A LIB conta com diversos programas, em diferentes setores de infraestrutura, que foram organizados sob a área Outros Programas. Estes programas apresentam, em sua maioria, dotações relativamente menores do que os demais e são disponibilizados por diferentes instituições. O Quadro 4 apresenta os maiores programas da área, com suas agências e financiamentos.

Programa	Agência	Financiamento (milh. U\$)
Growing State Apportionments	DOT	2.055
Growing States and High-Density States Formula	DOT	1.822
Appalachian Regional Commission Funds	ARC	800
Secure Rural Schools	USDA	585
Low Income Home Energy Assistance Program	HHS	500
Fish Passage	DOC	400
Solid Waste Infrastructure for Recycling Infrastructure Grants	EPA	275
State Forest Action Plans	USDA	200
Outros	Várias	2.041
TOTAL		8.678

Quadro 4. Programas na área Outros Programas.

Fonte: The White House (2022).

Os três maiores programas da área (preexistentes) são: Growing State Apportionments, Growing States and High-Density States Formula e Appalachian Regional Commission Funds. Os dois primeiros, desenvolvidos pelo DOT, complementam recursos federais para o setor de transportes, nas áreas urbanas e rurais. O terceiro, desenvolvido pela Appalachian Regional Commission (ARC), financia atividades de infraestrutura na região dos Apalaches, incluindo a construção de ecossistemas de trabalho e o desenvolvimento de lideranças e capacidades comunitárias (THE WHITE HOUSE, 2021). Os outros programas da área focam temas diversos, como preservação de florestas e rios, educação e treinamento, reciclagem de materiais, entre outros. Como observado em outros casos, uma característica marcante dos programas desta área é a atenção às demandas regionais, muitas vezes relacionadas às áreas rurais e/ou remotas.

7. OBSERVAÇÕES CONCLUSIVAS

A partir da apresentação do histórico da discussão e aprovação da LIB, bem como de suas áreas, subáreas e principais programas, realizada ao longo do trabalho, é possível fazer um balanço sobre os temas em foco: apoio recebido, atores envolvidos, segmentos contemplados e mecanismos de atuação. Em relação ao apoio à LIB, não obstante os embates políticos já esperados no Congresso, a aprovação da lei, da forma como ocorreu, só foi possível dado o apoio de importantes atores da sociedade civil norte-americana (políticos, empresários, instituições como a Conferência de Prefeitos dos Estados Unidos, a Liga Nacional das Cidades e a Liga Urbana Nacional, entre outros) e de grande parte da população em geral (observado em diferentes pesquisas de opinião).

Em relação aos principais atores envolvidos, o primeiro destaque é o próprio presidente Biden, no seu empenho e condução do processo, principalmente em termos de conversação com políticos republicanos. Os congressistas, como esperado, travaram embates gerais e em áreas específicas da LIB. No entanto, a costura política entre democratas e republicanos (pelo menos parte deles), que levou à aprovação da lei, mostrou que estes estavam sensíveis às demandas de seus eleitores nos âmbitos regional e local. Do ponto de vista das instituições públicas norte-americanas executoras de políticas, a LIB seguiu o caminho tradicional, atribuindo às agências ligadas à infraestrutura (DOT, DOE, DOI, EPA, USACE, entre outras) a incumbência do desenvolvimento dos programas.

Em relação aos segmentos englobados, as áreas e subáreas consideradas na LIB envolveram setores de infraestrutura tradicionais, como transportes, em seus vários modais, e água/saneamento, considerados importantes gargalos produtivos e de bem-estar na economia norte-americana atual. Também envolveram segmentos relacionados à mudanças climáticas, especialmente no âmbito da energia limpa, procurando acompanhar os recentes avanços (tecnológicos e de mercado) internacionais na área da economia verde, bem como o segmento de banda larga, considerado ainda carente nos Estados Unidos principalmente em regiões menos povoadas. Em termos de conteúdo, vários programas destes segmentos foram criados ou expandidos com foco total ou parcial em demandas regionais e locais, muitas vezes em áreas remotas, rurais e/ou tribais. Um destaque especial deve ser dado, neste sentido, à preocupação com a resiliência da população à fatores climáticos.

Em relação aos mecanismos de atuação da LIB, observou-se um predomínio do financiamento federal, com repasse aos estados e a outros membros da esfera governamental. Observou-se também que grande parte dos programas contemplados pela LIB, principalmente nos segmentos de infraestrutura tradicionais, já existia no âmbito das agências federais. Em muitos desses casos a lei foi usada para consolidar programas, aumentar recursos, flexibilizar a oferta de financiamentos ou ampliar o escopo de atuação.

Vários programas, no entanto, foram criados pela LIB, principalmente em segmentos com expansão mais recente e/ou importante potencial de crescimento, como no caso dos veículos elétricos e da banda larga. As regras específicas e a gestão dos programas, no entanto, ficaram à cargo das agências federais norte-americanas tradicionais, com larga experiência em trabalhos desta natureza.

REFERÊNCIAS

BROADBANDUSA. **Broadband Equity, Access, and Deployment (BEAD) Program**. Disponível em: <<https://broadbandusa.ntia.doc.gov/resources/grant-programs/broadband-equity-access-and-deployment-bead-program>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023a).

BROADBANDUSA. **Tribal Broadband Connectivity Program**. Disponível em: <<https://broadbandusa.ntia.doc.gov/resources/grant-programs/tribal-broadband-connectivity-program>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023b).

BUREAU OF RECLAMATION. **Columbia-Pacific Northwest Region: Federal Columbia River Power System**. Disponível em: <<https://www.usbr.gov/pn/fcrps/index.html>>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

CLERK - UNITED STATES HOUSE OF REPRESENTATIVES. **Roll Call 369, Bill Number: H. R. 3684. 117th Congress, 1st Session**. Office of the Clerk, U.S. House of Representatives, nov 5, 2021. Disponível em: <<https://clerk.house.gov/Votes/2021369>>. Acesso em: 17 mar. de 2023.

DOE - DEPARTMENT OF ENERGY. **Regional Clean Hydrogen Hubs**. Office of Clean Energy Demonstrations. Disponível em: <<https://www.energy.gov/oced/regional-clean-hydrogen-hubs>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023a).

DOE - DEPARTMENT OF ENERGY. **Civil Nuclear Credit Program**. Disponível em: <<https://www.energy.gov/ne/civil-nuclear-credit-program>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023b).

DOI - DEPARTMENT OF INTERIOR. **Abandoned Mine Land Reclamation Program**. National Resources Revenue Data. Disponível em: <<https://revenuedata.doi.gov/how-revenue-works/aml-reclamation-program/>>. Acesso em: 21 mar. de 2023.

DONOVAN-SMITH, Orion. Senate nears vote on \$550 billion bipartisan infrastructure package. **The Spokesman-Review**, aug 5, 2021. Disponível em: <<https://www.spokesman.com/stories/2021/aug/05/senate-nears-vote-on-550-billion-bipartisan-infras/>>. Acesso em: 15 de mar. de 2023.

DOT - DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Safe Streets and Roads for All (SS4A) Grant Program**. Disponível em: <<https://www.transportation.gov/grants/SS4A>>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

EPA - ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. **How the Drinking Water State Revolving Fund Works**. Disponível em: <<https://www.epa.gov/dwsrf/how-drinking-water-state-revolving-fund-works#tab-1>>. Acesso em: 16 mar. de 2023. (2023a).

EPA - ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. **Learn about the Clean Water State Revolving Fund (CWSRF)**. Disponível em: <<https://www.epa.gov/cwsrf/learn-about-clean-water-state-revolving-fund-cwsrf>>. Acesso em: 16 mar. de 2023. (2023b).

EVERETT, Burgess. **Biden ends infrastructure talks with Senate GOP, starts engaging bipartisan group**. *Politico*, jun 8, 2021. Disponível em: <<https://www.politico.com/news/2021/06/08/biden-ends-infrastructure-talks-with-senate-gop-starts-engaging-bipartisan-group-492168>>. Acesso em: 14 mar. de 2023.

EVERETT, Burgess. LEVINE, Marianne. 'Time to move on': Infrastructure talks near collapse. *Politico*, may 5, 2021. Disponível em: <<https://www.politico.com/news/2021/05/24/infrastructure-talks-near-collapse-490637>>. Acesso em: 14 mar. de 2023.

EVERS-HILLSTROM, Karl. Business groups urge Biden to embrace bipartisan infrastructure package. *The Hill*, jun 22, 2021. Disponível em: <<https://thehill.com/business-a-lobbying/business-a-lobbying/559689-business-groups-urge-biden-to-embrace-bipartisan/>>. Acesso em: 24 mar. de 2023.

FCC - FEDERAL COMMUNICATIONS COMMISSION. **Affordable Connectivity Program**. Disponível em: <<https://www.fcc.gov/acp>>. Acesso em: 15 mar. de 2023.

FHWA - FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. **Bipartisan Infrastructure Law: Fact Sheets**. Disponível em: <https://www.fhwa.dot.gov/bipartisan-infrastructure-law/fact_sheets.cfm>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

FRA - FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION. **Federal-State Partnership for Intercity Passenger Rail Grant Program: Fact Sheet**. Disponível em: <<https://railroads.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/2021-12/Fed-State%20Grants%20fact%20sheet.pdf>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023a).

FRA - FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION. **Federal Grants to Amtrak**. Disponível em: <<https://railroads.dot.gov/grants-loans/directed-grant-programs/federal-grants-amtrak>>. Acesso em: 20 mar. de 2023. (2023b).

FRA - FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION. **Railroad Crossing Elimination Grants**. Disponível em: <<https://railroads.dot.gov/grants-loans/competitive-discretionary-grant-programs/railroad-crossing-elimination-grant-program>>. Acesso em: 21 mar. de 2023. (2023c).

FTA - FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION. **Urbanized Area Formula Grants - 5307**. Disponível em: <<https://www.transit.dot.gov/funding/grants/urbanized-area-formula-grants-5307>>. Acesso em: 17 mar. de 2023. (2023a).

FTA - FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION. **State of Good Repair Grants - 5337**. Disponível em: <<https://www.transit.dot.gov/funding/grants/state-good-repair-grants-5337>>. Acesso em: 17 mar. de 2023. (2023b).

FTA - FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION. **Capital Investment Grants Program**. Disponível em: <<https://www.transit.dot.gov/CIG>>. Acesso em: 17 mar. de 2023. (2023c).

FTA - FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION. **Low or No Emission Vehicle Program - 5339(c)**. Disponível em: <<https://www.transit.dot.gov/lowno>>. Acesso em: 17 mar. de 2023. (2023d).

GARRISON, Joey. Infrastructure talks hit snag as Republicans reject Biden's reduced \$1.7 trillion counteroffer. *US Today*, may 21, 2021, Disponível em: <<https://www.usatoday.com/story/news/politics/2021/05/21/biden-lowers-infrastructure-plan-counteroffer-senate-republicans/5205911001/>>. Acesso em: 16 mar. de 2023.

GARRISON, Joey. KING, Ledyard. **'We have a deal': Biden reaches \$1.2 trillion infrastructure compromise with bipartisan group of senators**. *US Today*, jun 24, 2021. Disponível em: <<https://www.usatoday.com/story/news/politics/2021/06/24/biden-senators-agree-1-2-trillion-infrastructure-deal/5333841001/>>. Acesso em: 16 mar. de 2023.

GREENWOOD, Max. Poll shows broad support for bipartisan infrastructure bill. *The Hill*, aug 08, 2021. Disponível em: <<https://thehill.com/homenews/senate/565958-poll-shows-broad-support-for-bipartisan-infrastructure-bill/>>. Acesso em: 16 mar. de fev. 2023.

JOHNSON, Marty. US mayors, black leaders push for passage of bipartisan infrastructure bill. **The Hill**, sep 24, 2021. Disponível em: <<https://thehill.com/homenews/house/573846-us-mayors-black-leaders-push-for-passage-of-bipartisan-infrastructure-bill/>>. Acesso em: 17 mar. de 2023.

MCLAUGHLIN, David. **Senators reach bipartisan deal on U.S. highway funding package**. Bloomberg, may 22, 2021. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-05-22/senators-reach-bipartisan-deal-on-u-s-highway-funding-package>>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

MORGAN, David. U.S. House approves \$715 bln infrastructure bill. **Reuters**, jul 1, 2021. Disponível em: <<https://www.reuters.com/world/us/us-house-approves-715-bln-infrastructure-bill-2021-07-01/>>. Acesso em: 16 mar. de 2023.

PRAMUK, Jacob. **Senate GOP unveils its \$928 billion infrastructure counteroffer to Biden – here's what's in it**. **CNBC**, may 27, 2021. Disponível em: <<https://www.cncb.com/2021/05/27/biden-infrastructure-plan-capito-discusses-republican-counteroffer.html>>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

ROMANO, Andrew. Poll: 6 in 10 GOP voters favor new \$1.2 trillion infrastructure plan, boosting Biden's hopes of a big bipartisan win. **YAHOO!NEWS**, jun 28, 2021. Disponível em: <<https://news.yahoo.com/poll-6-in-10-gop-voters-favor-new-12-trillion-infrastructure-plan-boosting-bidens-hopes-of-a-big-bipartisan-win-201833741.html>>. Acesso em: 17 mar. de 2023.

ROMM, Tony. KIM, Seung Min. Ten senate democrats and republicans say they reached five-year, nearly \$1 trillion infrastructure deal. **The Washington Post**, jun 10, 2021. Disponível em: <<https://www.washingtonpost.com/us-policy/2021/06/10/senate-democrats-republicans-infrastructure/>>. Acesso em: 16 mar. de 2023.

SEGRS, Grace. House Democrats announce infrastructure bill amid Biden negotiations. **CBS NEWS**, jun 4, 2021. Disponível em: <<https://www.cbsnews.com/news/infrastructure-bill-house-democrats/>>. Acesso em: 17 mar. de 2023.

SHABAD, Rebecca. CALDWELL, Leigh Ann. Moderate House Dems say they won't support budget vote until infrastructure bill passes. **NBC NEWS**, aug 13, 2021. Disponível em: <<https://www.nbcnews.com/politics/congress/moderate-house-dems-say-they-won-t-support-budget-vote-n1276738>>. Acesso em: 17 mar. 2023.

SMITH, Allan. PETTYPIECE, Shannon. Republicans unveil \$568 billion counterproposal to Biden's infrastructure plan. **NBC NEWS**, apr 22, 2021. Disponível em: <<https://www.nbcnews.com/politics/congress/republicans-unveil-568-billion-counter-proposal-biden-s-infrastructure-plan-n1264936>>. Acesso em: 20 mar. de 2023.

THE WHITE HOUSE. **Building a Better America: A Guidebook to the Bipartisan Infrastructure Law for Estate, Local, Tribal and Territorial Governments, and Other Partners**, 2022. Disponível em: <<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=A+Guidebook+to+the+Bipartisan+Infrastructure+Law+for+Estate%2C+Local%2C+Tribal+and+Territorial+Governments%2C+and+Other+Partners>>. Acesso em: 15 mar. de 2023.

US CODE. 42 USC 15907: Orphaned well site plugging, remediation, and restoration. Disponível em: <<https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title42-section15907&num=0&edition=prelim>>. Acesso em: 17 mar. de 2023.