



PACTO BRASIL

pela Infraestrutura

2026

Entidades Signatárias

ABICOPPI
Associação Brasileira da Indústria da
Construção Pesada-Infraestrutura

**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
ABCR

ABEMI
Associação Brasileira de Engenharia de Materiais

**Associação de
Comércio Exterior
do Brasil - AEB**

aneor

ANETRAMS
Associação Nacional das Empresas de Engenharia de
Consultoria em Infraestrutura, Transportes e Meio

ABPREMA
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RESÍDUOS E MEIO AMBIENTE

Brasinfra
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS SINDICATOS E
ASSOCIAÇÕES DE CLASSE
DE INFRAESTRUTURA

CBIC

FENATRACOP
FEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA
DO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL

sinaenco
SINICATO DA ARQUITETURA E DA ENGENHARIA

SINICON
Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura



O Brasil vive um momento decisivo em sua trajetória de desenvolvimento. A infraestrutura, reconhecida mundialmente como alicerce da competitividade, da produtividade e da qualidade de vida, ainda apresenta deficiências históricas que limitam o potencial de crescimento econômico e social do país e dos brasileiros.

Para superar essa lacuna e destravar o crescimento, entidades ligadas ao setor de construção e infraestrutura **propõem uma estratégia nacional pactuada entre Estado, Setor Privado e Sociedade Civil.**

O **"Pacto Brasil pela Infraestrutura"** é uma aliança nacional, suprapartidária e de caráter federativo, para enfrentar os gargalos históricos do setor, acelerar investimentos e elevar o estoque de infraestrutura a um patamar compatível com o desenvolvimento do país.

Parte-se do diagnóstico **"Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro"**, lançado pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada - Infraestrutura (SINICON) em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) em setembro de 2025, de estudos e pactos setoriais já realizados pelas demais entidades citadas, buscando dar escala, metas e governança única a um esforço de Estado que perdure por décadas, traduzindo-se num Projeto Nacional de Desenvolvimento através do fortalecimento da infraestrutura brasileira e de suas empresas, que acumulam *know-how* com décadas de entregas com excelência técnica e competitividade.

O ponto de partida é inequívoco: o Brasil investiu em infraestrutura 2,22% do PIB em 2024 - abaixo da depreciação anual estimada em 2,27% - e opera com estoque de infraestrutura de 35,5% do PIB, quando a média global gira em torno de 60%.

É insuficiente para um país de dimensões continentais como o Brasil.



***Competitividade se
constrói com infraestrutura."***

OBJETIVO DO PACTO BRASIL PELA INFRAESTRUTURA

O objetivo central do **"Pacto Brasil pela Infraestrutura"** é garantir uma infraestrutura moderna, segura, íntegra, resiliente e limpa, que assegure o desenvolvimento socioeconômico do país pelas próximas décadas.

Para subsidiar esse movimento, as entidades que assinam esse Pacto se valem dos estudos realizados por elas e o **"Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro"**.

O documento oferece um diagnóstico abrangente e atualizado sobre a infraestrutura nacional, suas deficiências estruturais e as oportunidades de investimento. O estudo evidencia o papel estratégico da infraestrutura para o desenvolvimento econômico e social do país.

A versão completa do "Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro" pode ser acessada pelo endereço eletrônico:

https://www.sinicon.org.br/files/15092025_RAIO-X-DO-SETOR-DE-INFRAESTRUTURA-25082025_11zon.pdf

METAS

O Pacto estabelece duas metas centrais quantificáveis e calendarizadas, conforme a seguir:

No horizonte de 2027 a 2031 - a prioridade é, progressivamente, alcançar o dobro da atual taxa média de investimento até superar 4% do PIB, com trajetória crível apoiada em carteira de projetos executivos, reformas microregulatórias e recomposição do *funding* de longo prazo.

Para superar a lacuna apontada anteriormente, o Brasil precisa investir em infraestrutura acima de 4% do PIB ao ano por pelo menos vinte anos.

No horizonte de 2032 a 2046 - a meta é convergir o estoque nacional em infraestrutura para 60% do PIB, reduzindo o "custo Brasil" e elevando a produtividade agregada.

As metas setoriais traduzem o diagnóstico:

- manutenção, ampliação e modernização sistemática da malha rodoviária com foco em segurança e fluidez;
- retomada do papel estrutural das ferrovias no escoamento de cargas;
- expansão e modernização portuária com ganhos de eficiência operacional e integração hinterlândia-porto;
- aceleração da universalização dos recursos hídricos, com destaque para o saneamento, com projetos bancáveis e escala de execução;
- mobilidade urbana de alta capacidade nos grandes centros;
- reforço da transmissão e da geração de energia com confiabilidade e competitividade;
- e adensamento da infraestrutura digital, reduzindo desigualdades de acesso.

No curto prazo, o Pacto prioriza recomposição de dotação orçamentária para manutenção, conclusão de obras paralisadas (hoje quase doze mil) e projetos com elevada relação benefício-custo; mobiliza debêntures incentivadas e “sustentáveis” com taxonomia clara; expande garantias de crédito e performance para reduzir prêmios de risco; e fortalece o *project finance* sem recurso, com partilha de riscos padronizada e mecanismos de proteção cambial quando cabível.

No médio prazo, consolida um ecossistema de longo prazo ancorado pelo BNDES e demais instituições de fomento, com ênfase em sindicância de crédito, securitização de receitas, fundos de infraestrutura e instrumentos *blended finance* para projetos de maior externalidade social, climática e tecnológica. A prioridade é destravar os investimentos até o patamar superior a 4% do PIB e mantê-los estáveis por duas décadas, condição necessária para elevar o estoque a 60% do PIB.

O ambiente institucional dá previsibilidade ao investidor, e protege o interesse público e garante retorno a sociedade. O Pacto preconiza mandatos técnicos e estabilidade das agências reguladoras; torna obrigatória a análise de impacto regulatório para atos infralegais com efeitos econômicos relevantes; universaliza o uso de mecanismos céleres de resolução de disputas, como mediação e arbitragem; e atualiza a matriz de riscos padrão por setor, com repartição objetiva, gatilhos de reequilíbrio e seguros de engenharia acessíveis. No licenciamento ambiental, a diretriz é acelerar com boa técnica: processos digitais integrados, prazos máximos, termos de referência setoriais, critérios de compensação definidos ex-ante, transparência de dados e fiscalização efetiva. A política de compras públicas baseadas no cadastro de fornecedores e a contratação valorizando a técnica privilegia desempenho, ciclo de vida e inovação, disseminando BIM, indicadores de disponibilidade, contratos baseados em nível de serviço e manutenção programada.

A execução em campo requer capacidade de engenharia, mão de obra qualificada e cadeias produtivas robustas. O Pacto organiza um programa nacional de formação técnica e tecnológica, requalificação profissional e certificação de competências, alinhado a uma carteira plurianual de projetos. Reforça a integridade nas obras, com portais únicos de dados abertos, padronização de informações de contratos e governança de *compliance*. Estimula a produtividade por meio de industrialização, pré-fabricação e digitalização de canteiros, além de metas de eficiência energética, redução de perdas e economia de baixo carbono nas cadeias de concreto, asfalto e aço.

O **Pacto Brasil pela Infraestrutura** também enfrenta desigualdades territoriais. No Norte e Nordeste, prioriza corredores logísticos estruturantes, integração hidroviária e portuária, e soluções modulares de saneamento e energia distribuída para ampliar acesso com custo eficiente.

Nas metrópoles, combina mobilidade de alta capacidade com qualificação de calçadas e integração tarifária; nas cidades médias, privilegia programas de pavimentação, drenagem, resíduos sólidos e conectividade de escolas e unidades de saúde.

Na temática da infraestrutura social, é preciso expandir os investimentos em áreas como saúde, educação, saneamento, iluminação pública, pavimentação de vias urbanas e segurança, essenciais para o bem-estar da população e o desenvolvimento do país.

No campo digital, amplia *backbones* e *backhauls* ópticos, incentiva compartilhamento de infraestrutura passiva e acelera a cobertura 4G/5G em áreas remotas, reduzindo a desigualdade de acesso.

Ao longo de todo o ciclo, o Pacto prioriza projetos estruturantes com melhor relação custo-benefício, maior impacto social e climático e capacidade de rápida execução, de modo a capturar ganhos já mapeados pelo diagnóstico setorial - dos prejuízos logísticos com rodovias degradadas à necessidade de acelerar a universalização do saneamento - ao mesmo tempo em que prepara a transformação estrutural exigida para recuperar a competitividade brasileira.

GOVERNANÇA

A governança do Pacto se assentará no desenvolvimento do **“Dashboard da Infraestrutura Brasileira”**, espécie de observatório que monitorará indicadores e publicará painéis de desempenho, difundindo também boas práticas de engenharia.

Periodicamente, o painel apresentará indicadores macroeconômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura selecionados que subsidiarão o corpo diretivo das entidades na defesa de temas estratégicos para o fortalecimento do setor de construção pesada e infraestrutura.

O norte é claro e sustentado por dados: sem elevar e sustentar investimentos acima de 4% do PIB, o país não fechará a lacuna de estoque nem superará os gargalos que hoje comprimem a competitividade e a qualidade de vida da população; com metas, governança e financiamento corretos, o Brasil tem condições de reverter o quadro e transformar infraestrutura em motor duradouro de crescimento, emprego e produtividade.

As metas e entregas serão ajustadas anualmente por evidências e por novas rodadas do Raio-X, garantindo que o país não retroceda no esforço coordenado de investir mais e melhor.

Aqui, uma ressalva importante: **o Brasil precisa investir seus recursos públicos com mais eficiência e eficácia.**

“ —

Engenharia nacional, inovação e infraestrutura: a base do desenvolvimento sustentável.”

Agenda Prioritária



O objetivo da agenda prioritária é garantir uma infraestrutura moderna, segura, íntegra, resiliente e limpa, que assegure o desenvolvimento socioeconômico do país pelas próximas décadas.

1. RETOMAR A CAPACIDADE DE PLANEJAR O BRASIL COM VISÃO DE LONGO PRAZO

A centralidade do Brasil no cenário global depende, em grande medida, de sua capacidade de planejar a infraestrutura de forma integrada, estratégica e contínua. Nos últimos anos, multiplicaram-se planos, programas e diagnósticos setoriais que oferecem diretrizes valiosas para superar gargalos históricos em logística, energia, saneamento e mobilidade urbana. Contudo, essa profusão de documentos, muitas vezes elaborados por diferentes instâncias de governo e entidades técnicas, ainda carece de maior articulação entre si, o que dificulta a criação de uma visão nacional coesa capaz de orientar investimentos públicos e privados de longo prazo. Soma-se a isso o fato de que o planejamento, que já ocupou lugar central na agenda dos governos, hoje não desfruta da mesma prioridade, fragmentando iniciativas e reduzindo a capacidade de coordenação do Estado.

Ao mesmo tempo, permanece um desafio crucial: comunicar de forma clara, acessível e contínua qual é o caminho que o Brasil pretende seguir em sua agenda de infraestrutura. A falta de uma comunicação coordenada dispersa esforços, reduz previsibilidade e afasta potenciais investidores, que têm dificuldade em compreender quais são as prioridades efetivas do país. Por isso, o planejamento precisa estar explicitamente incorporado à estratégia de comunicação do Governo Federal, traduzindo orientações técnicas em mensagens claras que mobilizem sociedade, mercados e governos locais. Uma comunicação robusta - que apresente metas compreensíveis e demonstre avanços concretos - é essencial para fortalecer a confiança da sociedade e dos agentes econômicos. Com planejamento consistente e comunicação eficaz, o Brasil pode não apenas definir seu rumo, mas também mobilizar o país em torno de uma agenda capaz de sustentar seu protagonismo regional e global.

2. AUMENTAR OS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Ponto de atenção: apesar do considerável aumento nos últimos três anos, o atual volume de investimentos em infraestrutura (2,22% do PIB) está abaixo da depreciação anual dos ativos (2,27% do PIB). Ou seja, o que o Brasil investe sequer garante a manutenção do que já existe, quem dirá ampliar e modernizar a infraestrutura do país de modo a garantir seu crescimento contínuo e sustentável.

Solução: ampliar investimentos dos atuais 2,22% do PIB para 4,5% do PIB, garantindo uma elevação do estoque de capital em infraestrutura de 36% para 60% do PIB.

Obs.: a partir de 2026, expandir anualmente os investimentos públicos em infraestrutura em 0,2% do PIB, alcançando o estoque-alvo em 2037.

Fonte: Adaptado da Proposta de Modernização da Infraestrutura no Brasil (Estudo SINICON, agosto de 2024).

Como fazer:

A) O Estado brasileiro precisa retomar sua capacidade de planejamento de longo prazo e garantir eficiência do gasto público, que deve ser orientada a busca pela qualidade, celeridade e economicidade na prestação de serviços, visando a obtenção de melhores resultados para a sociedade através da boa gestão dos recursos públicos (otimização de processos, modernização da gestão, uso de tecnologia e qualificação de servidores etc.). Não há como avançar nas metas de crescimento do país sem estudos de viabilidade e projetos de engenharia (básicos e/ou executivos) elaborados em fase anterior. Em resumo: é necessário planejamento de obras estruturantes, projetos e assessoria técnica e contratações planejadas.

- Garantir investimento, orçamento em assessoria técnica e projetos para união, estados e municípios;

B) Avaliar, permanentemente, as prioridades dos gastos governamentais através:

- da **contenção da alta taxa básica de juros** da economia nacional, que inibe o apetite ao risco pelo setor produtivo e, não menos importante, acarreta no pagamento de mais de R\$ 1 trilhão com os juros da rolagem dos débitos públicos. O montante coloca o Brasil como o país que mais paga juros de dívida no mundo (taxa de 5,97% do PIB);

Nota: O próprio Banco Central do Brasil estima que cada 1 ponto percentual de aumento da Selic aumenta a dívida em mais de R\$ 50 bilhões. A dívida pública brasileira passa hoje de R\$ 7,3 trilhões. De acordo com o Painel do Orçamento Federal, os gastos com juros e amortizações da chamada “dívida pública” representam mais da metade (53,4%) de todo o orçamento federal.

Fonte: https://www1.siof.planejamento.gov.br/QvAJAXZfc/pendoc.htm?document=IAS%2FExecucao_Orcamentaria.qvw&host=QV5%40pqlk04&anonymous=true

- da **avaliação do sistema de financiamento** de campanhas eleitorais brasileiro (Fundo Especial de Assistência Financeira aos Partidos Políticos e Fundo Especial de Financiamento de Campanha);

Nota: em outubro de 2025, o Congresso aprovou um aumento significativo no Fundo Eleitoral para as eleições de 2026, elevando o valor para R\$ 4,9 bilhões. Essa quantia, muito superior ao R\$ 1 bilhão inicialmente proposto pelo governo, será realocada de outras verbas públicas, incluindo as emendas de bancada.

- proposta de direcionamento das emendas de bancada para os programas estruturantes incluindo a área de infraestrutura.

- do avanço da Proposta de Emenda à Constituição da reforma administrativa (PEC 32/2020), estruturada em quatro eixos centrais:

- promover a eficiência na administração pública, com metas e resultados;
- assegurar o direito à inclusão digital, por meio do governo eletrônico;
- profissionalizar e reestruturar as carreiras no Poder Executivo; e
- eliminar privilégios, como a aposentadoria compulsória de juízes, promotores e procuradores.

C) Conceituar o equilíbrio fiscal como requisito de política econômica e não como finalidade, quando o desenvolvimento econômico e social é que deveria estar na centralidade da discussão.

D) Avaliar que se exclua os investimentos em infraestrutura do regramento do teto de gastos e do resultado primário.

E) Aprovar alíquota sobre a CIDE-Combustíveis (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) com destinação dos recursos à Infraestrutura de Transportes.

F) Criação de um Fundo Nacional da Infraestrutura (FNI).

G) Instituir uma política nacional de investimento mínimo em infraestrutura pesada.

3. APRIMORAR O AMBIENTE DE NEGÓCIOS

- Avançar com a pauta prioritária convergente da Agenda Legislativa das entidades signatárias. A saber:
- **PL 2373/2025** (atualização das regras das concessões e das PPPs);
- **PEC 01/2021** (garantir que, pelo menos, 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de serviços e de infraestruturas de transportes sejam reinvestidos no próprio setor);
- **PLP 68/2024** e **LC 214/2025** (Reforma Tributária);
- **Regulamentação da Lei nº 15.359/2026** (crédito à exportação de bens e serviços);
- **PL 2159/2021** (Licenciamento Ambiental);
- **Lei 15.190** (Lei Geral do Licenciamento Ambiental);
- **PL 7063/2017** (Novo Marco Legal das Concessões e PPPs);

- **PL 414/2021** (Modelo regulatório do setor elétrico);
- **Revisão da Lei nº 14.133/2021** (Nova Lei de Licitações);
- **PL 5401/2023** (Vedação do pregão eletrônico para contratações de obras);
- **Derrubada do veto 46/2023** aposto ao PL 3954/2023. (Lei ordinária 14.770/2023 - Vedação do pregão eletrônico ou modo aberto para contratações de obras);
- **PLC 73/2025 e PL 1.374/2025** (ampliam as autonomias financeira e orçamentária das agências reguladoras);
- **PL 1252/2023** (Concessão de Créditos Tributários);
- Rever a questão da responsabilidade solidária para contratações de RDCI;
- Criar uma política obrigatória climática para infraestrutura - garantindo que projetos, diagnósticos, inspeções, obras e monitoramento sejam desenvolvidos dentro da agenda de adaptação, prevenção e resiliência climática;
- Tribunal Administrativo - Criar um "tribunal administrativo" para julgamento de disputas advindas de contratos administrativos. O tribunal seria formado por câmaras especializadas (infraestrutura rodoviária, ferroviária, aquaviária, TI, serviços continuados etc.) e a sua composição garantiria a participação da sociedade civil, ao exemplo do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF);
- Conselhos na Administração Pública - Incluir a participação do mercado privado, através das instituições representativas, nos Conselhos de Administração dos órgãos, o qual agregará com a visão mais apropriada da realidade e da necessidade e na consecução de objetivos comuns para o setor.

4. ASSEGURAR MELHORIAS NA OFERTA DE CRÉDITO PARA INFRAESTRUTURA

- Criar fundo garantidor público da União para operações de financiamento de capital de giro para execução de contratos de obras públicas e de parcerias público-privadas;
- Aperfeiçoar os mecanismos de financiamento existentes (ex.: FGI-BNDES etc.);
- Preservar o mecanismo de depreciação acelerada de máquinas e equipamentos;
- Assegurar isonomia entre construtoras internacionais e brasileiras;
- Retomar o crédito à exportação de bens e serviços (detalhamento a seguir).

5. RETOMAR O CRÉDITO À EXPORTAÇÃO DE BENS E SERVIÇOS

- Demonstrar a importância do tema para o desenvolvimento do Brasil através do levantamento dos indicadores históricos (década de 70) do programa, desmistificando a forma dogmática como o tema vem sendo tratado no Brasil desde 2015;

- Conferir segurança jurídica aos agentes envolvidos nas operações através da regulamentação da Lei nº 15.359/2026 (crédito à exportação de bens e serviços);
- Descontinuar PEC 03/2023, que transfere para o Congresso Nacional a decisão sobre liberação de recursos do BNDES para garantir a exportação de bens e serviços brasileiros ao exterior.

6. SUPRIR CAPITAL HUMANO E GARANTIR EMPREGABILIDADE

Para reverter o quadro de escassez e garantir sustentabilidade de longo prazo, em consonância com o Comitê de Construção Pesada da ABDIB/SINICON/ANEOR, propõe-se os seguintes eixos de ação:

Eixo 1 – Programa Nacional de Transição ao Trabalho Produtivo

- Implementar mecanismo de redução gradual dos benefícios sociais ao longo da inserção formal;
- Oferecer incentivos iniciais de alimentação e transporte aos novos trabalhadores;
- Integrar políticas públicas e empresariais de formação dual (empresa + escola técnica).

Eixo 2 – Plano Nacional de Valorização da Engenharia Brasileira

- Campanhas de comunicação e valorização do papel dos engenheiros na infraestrutura nacional;
- Bolsas de estudos e programas de mentoria com engenheiros experientes;
- Parcerias com universidades para reduzir evasão e modernizar currículos.

Eixo 3 – Programa Nacional de Formação Técnica em Infraestrutura

- Ampliação da rede de ensino técnico gratuito com foco no setor;
- Parcerias entre governo, SENAI e empresas para formação *in company*;
- Certificação nacional de competências técnicas para profissionais de obras;
- Fomentar e Subsidiar financiamento de Programas de qualificação profissional através de empresas, associações, sindicatos e universidades.

Eixo 4 – Agenda de Modernização das Relações de Trabalho

- Avaliar e propor modelos híbridos de vínculo e engajamento;
- Reforçar práticas de segurança, respeito e meritocracia nas obras;
- Incorporar tecnologia e digitalização como diferenciais de atratividade.

Eixo 5 – Ecossistema de Comunicação, Conhecimento e Empregabilidade

- Criação do Hub Nacional de Infraestrutura e Construção Pesada;
- Lançamento da Revista Nacional da Infraestrutura e Engenharia;
- Parcerias com plataformas digitais para difundir vagas, cases e conteúdo técnico.

ENTIDADES SIGNATÁRIAS

Todo o ecossistema do setor de engenharia e construção está convidado a aderir ao Pacto Brasil pela Infraestrutura. Assinam este Pacto Brasil pela Infraestrutura:

ABICOPI - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA-INFRAESTRUTURA

ABCR - MELHORES RODOVIAS DO BRASIL

ABEMI - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA INDUSTRIAL

AEB - ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL

ANEOR - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS

ANETRANS - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE ENGENHARIA DE CONSULTORIA EM INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E MEIO AMBIENTE

ABREMA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RESÍDUOS E MEIO AMBIENTE

BRASINFRA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS SINDICATOS E ASSOCIAÇÕES DE CLASSE DE INFRAESTRUTURA

CBIC - CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO

FENATRACOP - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES NAS INDÚSTRIAS DA CONSTRUÇÃO PESADA

SINAENCO - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE ARQUITETURA E ENGENHARIA CONSULTIVA

SINICON - SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA - INFRAESTRUTURA



***Na geopolítica moderna,
infraestrutura é soberania."***

DOCUMENTOS CONSULTADOS



**Raio-X do Setor de
Infraestrutura Brasileiro**



**A modernização da
Infraestrutura no Brasil:
desafios e propostas**



**A Importância da Retomada da
Política de Crédito à
Exportação de Bens e Serviços
para a Economia Brasileira**



**Infraestrutura, Produtividade e
Capital Humano: a Formação
de Engenheiros como Alavanca
para o Crescimento Sustentado**



**Agenda Legislativa
2024-2025**



Entidades Signatárias

ABICOPPI
Associação Brasileira da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura

**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
ABCR

ABEMI
Associação Brasileira de Engenharia e Meio Ambiente

**Associação de
Comércio Exterior
do Brasil - AEB**

aneor

ANETRANS
Associação Nacional das Empresas de Engenharia de
Consultoria em Infraestrutura, Transporte e Meio

ABRIMA
Associação Brasileira de Resíduos e Meio Ambiente

Brasinfra
Associação Brasileira
dos Sindicatos e
Associações de Classe
de Infraestrutura

CBIC

FENATACOP
FEDERAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE
CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA

sinaenco
SINICATO DA ARQUITETURA E DA ENGENHARIA

SINICON
Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura