

EDIÇÃO Nº 24
Mai - Ago

 **SINICON**
Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura



R E V I S T A

infraCAMINHOS

MARCUS CAVALCANTI

“O BRASIL PRECISA DE
REGRAMENTO CLARO
NA QUESTÃO AMBIENTAL”



Crédito: Divulgação PPI

PÁGINAS AZUIS

CEO DA EGTC INFRA
REVELA OPORTUNIDADES
ESTRATÉGICAS DO SETOR

OBRAS PARADAS

RETRATO DE UM BRASIL QUE
PRECISA AVANÇAR COM
SENSO DE URGÊNCIA

ENASERV 2025

SINICON DEFENDE
RETOMADA DO CRÉDITO À
EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS

EMPREGABILIDADE

GARGALO CRÍTICO PARA
A INFRAESTRUTURA
BRASILEIRA

Sumário

03

Mensagem do
Presidente

06

Páginas Azuis

10

Uma Obra
na História

12

Matéria de capa

15

Panorama:
Obras Paradas

18

Panorama:
Novo PROARTE

22

SINICON no
ENASERV

24

Oportunidades com
a neoindustrialização

27

BIM Fórum 2025

29

Revolução no
processo construtivo

31

Ponto de Vista

41

Curtas

45

Agenda da Infra

46

Refletir
para Agir



dá voz a quem constrói o Brasil

Empresários, especialistas e tomadores de decisão compartilham análises, bastidores e propostas sobre os grandes desafios nacionais-da infraestrutura à política, da economia à inovação.

Disponível nas principais plataformas de audio e vídeo.

A cada episódio, uma conversa essencial para entender o presente e traçar os rumos do futuro.

Realização:



SINICON – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura

Presidente

Claudio Medeiros

Vice-Presidente

Ramon Rocha

Diretor Executivo

Humberto Rangel

Diretora Jurídica

Tatiane Ollé

Diretor Administrativo e Financeiro

Bruno Lamounier

Consultora Jurídica

Renilda Cavalcanti

Secretária do Jurídico

Claudia Crivano

Assessoria Executiva (BA)

Ricardo Avelar

Conselho de Ética

Cinthia Teixeira Galvão

Dante Degani

Eduardo Staino

Flavia Gabriela Oyo Franca

Guilherme Luna

Luiz Felipe Seabra

Patrícia Bueno

Rosi Rosa

Tatiane Ollé

Conselho Diretor

Alexandre Acakura

Alexandre da Cunha Guedes Filho

Carlos Nascimento

Fernando Carlos Albuquerque

José Maria Magalhães de Azevedo

José Mário de Castilho

Marcio Augusto Carvalho

Nelson Roberto Requião Moura

Paulo Vilela

Raimundo Cruz Nascimento

Roque Manoel Meliande

Conselho Consultivo

Paulo Brechbüller

Paulo Coutinho

Valdir Oliveira

Rony Moura

Comitê de Relações Trabalhistas

Alexandre Nunes (Alya Construtora)

Coordenador

Comitê Tributário

Hevelyn Cordeiro (Alya Construtora)

Coordenadora

Comitê Jurídico

Cristiano Borges Castilho (Alya Construtora)

Coordenador

Comitê de Relações Institucionais

Theófilo Aquino (Piquet, Magaldi e

Guedes Advogados)

Coordenador

Comitê de Engenharia e Inovação

Cristiane Magalhães (Firjan)

Coordenadora

Comitê de Comunicação

Marcelo Gentil (Novonor)

Coordenador

Comitê de ESG

Nilman Valença (Eterc)

Coordenadora

Comitê de Crédito à Exportação

Evaristo Pinheiro (Barral Parente

Adv.)

Coordenador

Comitê de Garantias e Financiamentos

Tatiane Ollé (Sinicon)

Coordenador

Grupo de Trabalho BIM

Erik Santos (Andrade Gutierrez)

Coordenador

Grupo de Trabalho Seguro Garantia

Paulo Coutinho

Diretorias Regionais

Bahia: Ronald Velame

Goiás: Waldomiro Tartuce

Pará: Carlos Nascimento

Pernambuco: Fernando Teixeira

Sergipe: Raimundo Cruz

Escritórios

Rio de Janeiro: Rua DEBRET, nº 23, 12º andar, Salas 1201 a 1207, Centro Rio de Janeiro/RJ, CEP: 20.030-080 Tel.: (21) 2210-1322

Brasília: SCS - Edifício Ceará - Quadra 1, Bloco E nº 30 - 8º Andar, Sala 801 - Plano Piloto - Brasília/DF, CEP: 70303-900 Tel.: (61) 3223-3161

Bahia: Av. Tancredo Neves, nº 274, Bloco A, Salas 202-203, Centro Empresarial Iguatemi Caminho da Árvores, Salvador/BA, CEP 41820-020 Tel.: (71) 3450-8542

Goiás: Avenida T.4, nº 619, Edifício Buena Vista Office Design, sala 2010 St. Bueno, Goiânia – GO/ CEP: 74230-035 Tel.: (62) 3157-0758

Pernambuco: Rua do Progresso, nº 465, Edifício Villa Empresarial, Bairro Boa Vista - Recife/PE, CEP: 50.070-095 Tel.: (81) 3423-9374

Revista infraCaminhos

Editor-Chefe

Marcelo Gentil (Conrerp 1ª/nº 233)
marcelogentil@sinicon.org.br

Editor-Adjunto

Ruy Conde (IT Comunicação)

Editores e redatores

Paloma Conde (IT Comunicação)

Projeto gráfico e diagramação

Fernanda Rios e Mariana Lacerda (IT Comunicação)

Apoio

Neyre Adriana Almeida (0097588/SP)

Revisão

IT Comunicação

Fale Conosco

infrecaminhos@sinicon.org.br

Para anunciar

infrecaminhos@sinicon.org.br



Claudio Medeiros é presidente do Sinicon

Seguimos firmes na missão de valorizar a engenharia brasileira

A engenharia é, antes de tudo, a expressão concreta da capacidade de transformar ideias em realidade. Ao longo da história, foi por meio dela que pontes encurtaram distâncias, rodovias integraram regiões, portos e aeroportos abriram horizontes, e obras de infraestrutura sustentaram o crescimento econômico. No Brasil, temos um patrimônio inestimável de conhecimento técnico, criatividade e resiliência que precisa ser reconhecido e valorizado como verdadeiro motor do desenvolvimento nacional.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada – Infraestrutura (SINICON) reafirma sua convicção de que a engenharia brasileira é peça estratégica para garantir competitividade, inclusão e qualidade de vida. Quando investimos em projetos bem planejados, executados com rigor técnico e responsabilidade socioambiental, estamos não apenas erguendo obras, mas construindo oportunidades, gerando empregos e fortalecendo a economia.

Vivemos um momento em que o país demanda visão de longo prazo, segurança jurídica e políticas públicas que priorizem a excelência técnica. É essencial

que o Brasil reconheça e aproveite o potencial de seus engenheiros, engenheiras e profissionais da construção como protagonistas de uma nova etapa de desenvolvimento.

Que possamos, juntos, consolidar uma cultura de respeito à engenharia nacional, impulsionando-a como alicerce sólido de um futuro mais próspero, sustentável e integrado. O SINICON permanece firme nesse compromisso, trabalhando para que a nossa engenharia ocupe o lugar que merece: no centro das decisões que moldam o Brasil de amanhã.

Preparamos uma infraCaminhos cheia de novidades. Boa leitura!

Claudio Medeiros
Presidente do SINICON



Raul Ribeiro, CEO da EGTC Infra

O desafio de construir o futuro da infraestrutura brasileira

A EGTC Infra, sob a liderança de Raul Ribeiro, vive um momento de expansão com foco em inovação, sustentabilidade e governança. Atuando em grandes projetos nacionais, a empresa aposta em concessões e PPPs como motor para o desenvolvimento e vê oportunidades estratégicas em mobilidade urbana, ferrovias, rodovias e logística integrada. Em entrevista exclusiva para a infraCaminhos, o CEO da companhia defende que o setor deve aproveitar o cenário aquecido com responsabilidade e excelência técnica para impulsionar a infraestrutura e o crescimento do Brasil. Confira a seguir a entrevista completa.

1. Para começar, conte um pouco sobre o momento atual da EGTC Infra. Quais marcos recentes você destacaria e quais são as prioridades estratégicas para os próximos anos?

Raul Ribeiro: A EGTC Infra vive um momento de expansão que está apoiado em inovação, sustentabilidade e governança forte, permitindo extrair o melhor da engenharia para atender aos clientes. Hoje a companhia atua prioritariamente no mercado privado de infraestrutura com clientes nas áreas de mineração, rodovias, ferrovias, aeroportos, sistemas metroviários, energia e óleo & gás. Somos responsáveis por alguns dos maiores projetos em andamento no país como a construção das novas pontes rodoviária e ferroviária sobre o Rio Tocantins, no Pará; e pelas novas pistas de subida e descida da Serra das Araras, na via Dutra, principal eixo de ligação entre as capitais do Rio de Janeiro e São Paulo. Nos diferenciamos por apoiarmos os participantes dos leilões na fase “pré-bid” com propostas elaboradas sob medida, proporcionando maior competitividade nos leilões e a certeza na execução do CAPEX. Trabalho realizado por corpo técnico experiente e reconhecidamente qualificado.

“**Nos diferenciamos por apoiarmos os participantes dos leilões na fase “pré-bid” com propostas elaboradas sob medida, proporcionando maior competitividade nos leilões e a certeza na execução do CAPEX”**

Raul Ribeiro, CEO da EGTC Infra

2. Vivemos um novo momento do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) que tem como objetivo ampliar e fortalecer a relação entre o Estado e a iniciativa privada por meio de contratos de parceria e medidas de desestatização. Do ponto de vista do empresariado, o que esse novo ciclo precisa ter para ser mais duradouro e eficiente que os anteriores?

Raul Ribeiro: Os crescentes investimentos através de concessões e PPPs que já alcançam centenas de bilhões de reais atestam o sucesso dessa trilha de desenvolvimento. Trata-se de um modelo que tem garantido os recursos necessários para preencher o



gap deixado por investimentos diretos do Estado em infraestrutura, o que contribui decisivamente para tornar o país mais competitivo internacionalmente e reduzir o custo dos produtos no mercado interno. Esse me parece um caminho sem volta que, claro, cria oportunidades de novos negócios para indústrias de vários setores. Importante contudo estar sempre atento a fatores internos e externos e em como a sua conjugação pode influenciar a atratividade e viabilidade econômica do investimento privado.

3. Qual é o papel das grandes empresas de construção pesada num país que ainda convive com déficits estruturais tão graves? E como equilibrar essa responsabilidade com os desafios de produtividade e escassez de mão de obra?

Raul Ribeiro: Em primeiro lugar, é importante destacar que a engenharia brasileira é reconhecida internacionalmente pela sua elevada capacidade técnica e pela atuação global em diversos segmentos de infraestrutura. Por todo esse know how, o papel das empresas de construção pesada como indutor do crescimento sustentável é acentuado: seja diretamente pela elaboração e execução dos projetos; seja indiretamente por fomentar o aquecimento da economia, demandando diversos tipos de insumos, além de gerar milhares de empregos.

Por outro lado, a escassez de mão de obra qualificada - e a consequente queda de produtividade - figura entre os principais desafios neste momento de reaquecimento do setor. A redução dos investimentos no passado recente levou muitos profissionais a migrarem para outras áreas. Para agravar o quadro, há dificuldade para renovar os quadros das empresas que dependem não apenas da formação acadêmica, mas também da vivência prática em canteiros de obras. Na EGTC, com o objetivo de dar resposta adequada a essa questão, implementamos programas estratégicos de RH que recrutam, selecionam e treinam times que aliam a notoriedade de profissionais experientes ao vigor e à avidez de jovens talentos, potencializando assim as competências de sêniores, trainees, estagiários e jovens aprendizes. Criamos um ambiente de trabalho que atrai e fixa esses colaboradores na medida que estabelecemos propósito e visão de carreira.

“ É importante destacar que a engenharia brasileira é reconhecida internacionalmente pela sua elevada capacidade técnica ”

Raul Ribeiro, CEO da EGTC Infra

4. Olhando para o pipeline atual de concessões e parcerias, que tipos de projetos tendem a liderar esse novo ciclo de expansão? Onde estão as oportunidades mais estratégicas?

Raul Ribeiro: Acreditamos nos projetos de mobilidade urbana como metros, trens e VLTs. É alta, especialmente nas regiões metropolitanas, a demanda por transporte público de qualidade que permita que trabalhadores e estudantes, por exemplo, se desloquem com segurança e conforto, com impacto positivo sobre o tráfego.

A malha de ferrovias passa por importante expansão para cumprir sua missão de alcançar um melhor equilíbrio com o transporte rodoviário de cargas pesadas, aliviando o sistema como um todo. Nesse sentido, existem grandes projetos iniciados e ainda não concluídos, além de outros que estão em fase de estudo. As rodovias existentes carecem de modernização e outros eixos de integração necessitam ser abertos. Ambos os modais têm que se conectar de forma inteligente a portos e aeroportos, equipamentos fundamentais para exportação que também apontam para a necessidade de requalificação das plantas existentes e a criação de novas opções com vocações específicas.

Há estruturas de capital mirando essas oportunidades e a EGTC Infra está capacitada para contribuir plenamente com sua expertise para o êxito do processo.

5. Como a sua empresa tem atuado para fortalecer a governança, a transparência e o relacionamento com a sociedade e com os órgãos de controle?

Raul Ribeiro: ESG é tão importante para a EGTC que nossa estrutura contempla uma diretoria dedicada a esses temas cruciais para perpetuidade da empresa. Investimos intensamente na sustentabilidade da cadeia de fornecedores, estimulando as boas práticas que são pré-requisitos para figurar no nosso rol de prestadores de serviços. No entorno de nossos empreendimentos, realizamos projetos de alcance

social que envolvem desde a rede pública de educação até instituições dedicadas a cuidar de idosos.

Além disso, apoiamos a cultura com iniciativas como o patrocínio ao Museu do Amanhã – o museu que mais recebe visitantes na América Latina. Respeitamos o meio ambiente: aderimos aos ODS preconizados pela ONU e implementamos programas de controle de emissões, uso de energia renovável e diversas outras iniciativas que visam minimizar o impacto de nossas atividades. Recentemente recebemos, pelo segundo ano consecutivo, o “Selo Ouro do GHG Protocol” que certificou nosso inventário de emissão e gases. Respeitamos a vida: saúde e segurança no trabalho vêm em primeiro lugar. Investimos permanentemente em treinamentos e internalizamos as Regras de Ouro que salvaguardam nossos colaboradores. E por último, mas não menos importante, seguimos os rigorosos protocolos de um robusto sistema interno de compliance, o qual garante a integridade de nossos negócios em todos os níveis.

6. Por fim, que mensagem você deixaria para os empresários da construção pesada que ainda estão cautelosos diante dos ciclos políticos e econômicos? É hora de acelerar ou de esperar?

Raul Ribeiro: O mercado, felizmente, voltou a estar aquecido. Muitas oportunidades surgiram e outras virão. Está claro que um setor de construção constituído por empresas fortes se mostra imprescindível para fazer frente aos desafios técnicos e tecnológicos de requalificação da infraestrutura. E nesse quesito a atuação do SINICON é muito relevante.

Na EGTC estamos entusiasmados com o cenário e dispomos de um time multidisciplinar que avalia criteriosamente cada proposta. Garantir retorno ao acionista e entregas de qualidade aos clientes é condição indispensável para nossa participação nos empreendimentos. Responsabilidade é o nome do jogo. Dessa forma cumprimos nosso papel de empresa cidadã que gera milhares de empregos diretos e indiretos e que, através de sua atuação na vanguarda da engenharia, contribui para o desenvolvimento do Brasil.

DIÁLOGOS ESTRUTURANTES

Mudanças nas concessões rodoviárias

Veja como a reforma pode impactar os contratos da sua empresa

Repactuação forçada: o novo IBS/CBS impõe revisão de preços e prazos em contratos antigos, criando pressão por aditivos e renegociações

Dupla cobrança: até 2033, concessionárias pagarão IBS/CBS e continuarão sujeitas ao ICMS, ISS e PIS/COFINS, aumentando custos operacionais

Federalismo em jogo: a gestão do IBS ficará a cargo de estados e municípios, exigindo adaptações nos sistemas de apuração e divisão de receitas

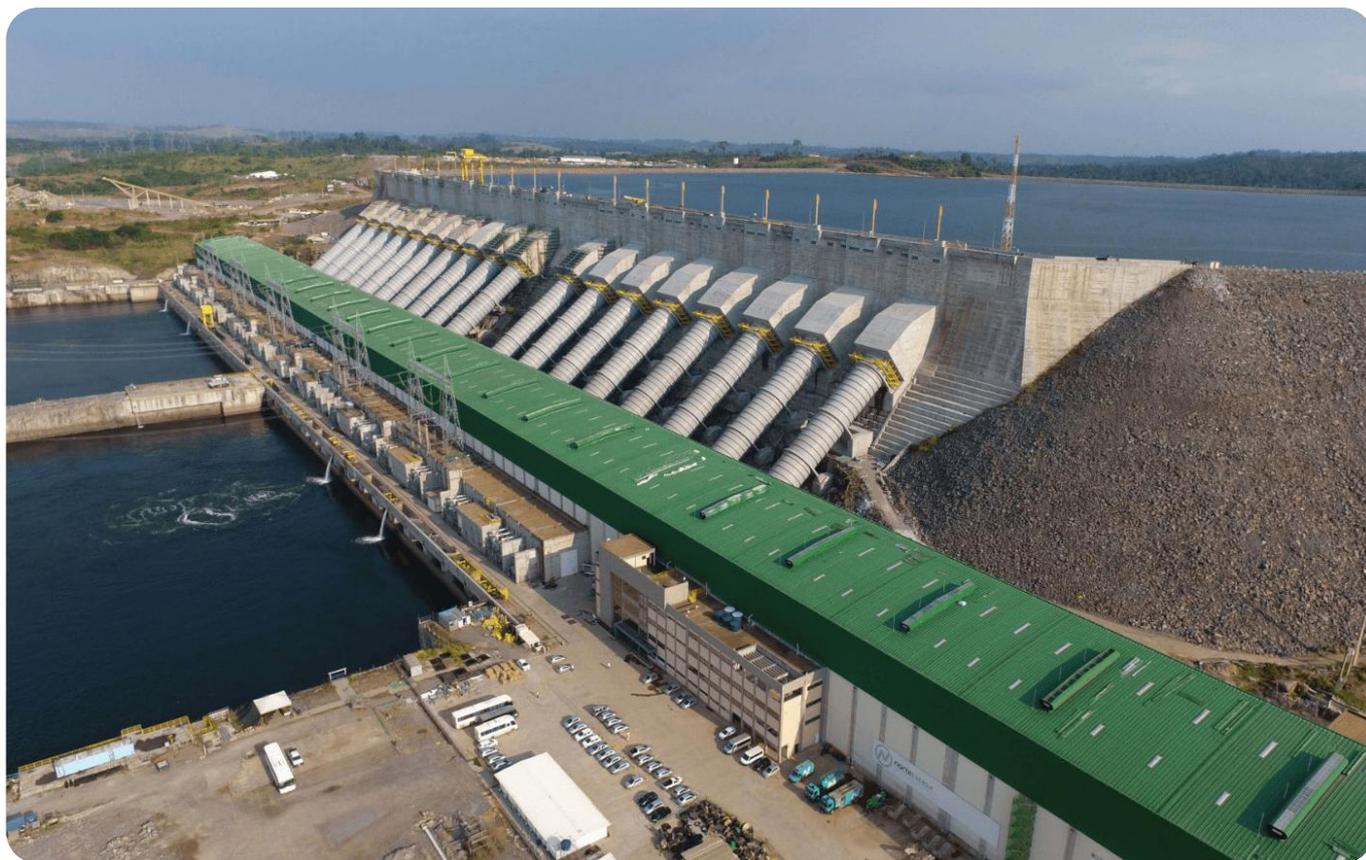
Junte-se às discussões do setor e não fique para trás!

Ingressos gratuitos e limitados pelo Sympla

20 de agosto de 2025 | B. Hotel, Brasília-DF | 8h às 13h



SINICON
Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura



Belo Monte: um marco da engenharia brasileira na Amazônia

A Usina Hidrelétrica Belo Monte é um dos projetos mais audaciosos da engenharia brasileira. Localizada no coração da Amazônia, em um trecho do rio Xingu no Pará, sua construção começou em 2011 e a operação plena foi alcançada em 2019. Na época, a usina foi considerada a maior 100% brasileira. O empreendimento foi idealizado e operado pelo consórcio Norte Energia S.A. e, para sua construção, o grupo contratou grandes empresas do setor, como a Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão, Serveng-Civilsan e outras.

Com 24 unidades geradoras, a usina de Belo Monte alcança uma potência instalada de 11.233,1 megawatts (MW). Sua capacidade de geração a coloca em uma posição de destaque no setor energético nacional, contribuindo de forma significativa para a segurança do Sistema Interligado Nacional (SIN),

especialmente durante o período úmido da região amazônica. Belo Monte é um exemplo de como o Brasil busca o desenvolvimento e a autossuficiência energética, utilizando seus recursos naturais de forma estratégica e responsável.

A realização de um projeto dessa magnitude, em um ambiente desafiador como o da Floresta Amazônica, é um testemunho da capacidade técnica e da inovação da engenharia nacional. A usina é, sem dúvida, um motivo de orgulho e um símbolo do potencial do Brasil.

Infraestrutura para criar a energia que move o Brasil!

Curso: A Reforma Tributária e os contratos de longo prazo na infraestrutura

SINICON e escritório Menndel & Melo lançaram treinamento exclusivo para empresas do setor



Menndel Macedo é sócio do Menndel & Melo Advogados

A reforma tributária já está em curso e uma das maiores preocupações do setor de infraestrutura diz respeito aos contratos de execução prolongada, firmados sob regras que deixarão de existir.

Com a criação de novos tributos (CBS, IBS e Imposto Seletivo) e o fim de mecanismos como ICMS, PIS e COFINS, contratos de longo prazo tendem a sofrer impactos diretos, especialmente na precificação, no equilíbrio econômico-financeiro e na própria execução.

Tendo em vista essas e outras questões que afetam o setor, o Menndel & Melo Advocacia, em parceria com o SINICON, realizou um treinamento que ocorreu nos meses de junho e julho, desenvolvido exclusivamente para empresas da área de infraestrutura.

O curso teve início no dia 10 de junho e foi concluído em 24 de julho. Durante o curso foram trabalhados sete módulos: aspectos macroeconômicos da reforma tributária; não cumulatividade do IBS e CBS na infraestrutura; previsão de regime especial e aquisição de bens de capital para o setor de infraestrutura; previsão de consórcio na reforma tributária; impactos nos contratos de longo prazo com a Administração Pública; o Imposto Seletivo e seus impactos no setor; e obrigações acessórias, compliance fiscal, planejamento tributário e estudos de caso e análise crítica da LC 214.

O tributarista Menndel Macedo destaca que um dos pontos sensíveis da mudança é justamente a

não cumulatividade do IBS e CBS na infraestrutura - tema do primeiro módulo do curso. “Quando a gente pensa em construção pesada, a gente pensa naquela compra dos insumos de material, que vem com incidência de ICMS, mas muitas vezes a entrega daquela empresa é por meio de prestação de serviço. E atualmente as construtoras, por mais que tenham faturamento alto, elas sempre estão pelo regime cumulativo, com uma alíquota reduzida de PIS e COFINS, mas elas não podem se creditar de nada, de nenhum insumo que elas compram na entrada com a saída. E ainda piora pelo fato da empresa geralmente comprar um insumo e entregar um serviço. Com a nova tributação, será possível aglutinar o ICMS com o ISS por IBS, então a gente vai ter essa possibilidade de se acreditar com insumos”, destaca o especialista.

Apesar da expectativa de avanços, o advogado pondera que o processo de adaptação será desafiador. Com conhecimento técnico, estratégia e atuação direta nas discussões em Brasília, a proposta do treinamento foi garantir que as empresas do setor estejam preparadas para a transição e não sejam pegadas de surpresa pelas mudanças em curso.

Com conhecimento técnico, estratégia e atuação direta nas discussões em Brasília, a proposta do treinamento foi garantir que as empresas do setor estejam preparadas para a transição e não sejam pegadas de surpresa pelas mudanças em curso.



Licenciamento sob os trilhos: o desafio de destravar o investimento em infraestrutura

Secretário do PPI, Marcus Cavalcanti, defende modernização institucional e articulação federativa para acelerar obras e atrair capital privado

Na era da transição energética, da busca por eficiência e da corrida global por investimentos sustentáveis, o Brasil tem diante de si uma equação estratégica a resolver: como ampliar os investimentos em infraestrutura superando as barreiras institucionais do licenciamento ambiental com mais eficiência e previsibilidade? Para Marcus Cavalcanti, secretário especial do Programa de Parcerias de Investimento (PPI), o tema ambiental é, ao mesmo tempo, um dos pontos de atenção e de oportunidade para o país.

“É bonito bater o martelo na Bolsa, mas e depois? Cadê o licenciamento? Cadê a desapropriação? Cadê a liberação ambiental?”, questiona o secretário, em entrevista exclusiva ao podcast Caminhos, uma parceria entre o SINICON, Menndel & Melo Advocacia e o Poder360. Cavalcanti defende que o país precisa reequilibrar sua estrutura institucional para garantir que os projetos saiam do papel com mais celeridade, segurança jurídica e compromisso com a sustentabilidade.

Pós-leilão - Segundo ele, o Brasil vive uma fase de retomada dos investimentos públicos e privados em infraestrutura, mas ainda enfrenta gargalos em processos que envolvem múltiplos atores e instâncias. “Temos hoje um esforço conjunto para não apenas atrair o investidor, mas garantir que os contratos assinados realmente virem obras entregues. O pós-leilão virou parte essencial do nosso trabalho no PPI”, afirma.

Ao citar o exemplo da modelagem de concessões em parques ambientais como Jericoacoara, Foz do Iguaçu e até o Cristo Redentor, Cavalcanti destaca que o país precisa fortalecer a imagem institucional perante o investidor internacional. “Falamos muito de insegurança jurídica, mas o investidor reconhece que o Brasil, diferente da Europa, não rasga contrato. O problema está no tempo que levamos para entregar”, ressalta.



Marcus Cavalcanti, Secretário do PPI

Licenciamento ambiental - O tema ambiental perpassa toda a entrevista. O secretário reconhece que o licenciamento ambiental, embora essencial, precisa de modernização e maior articulação federativa para acompanhar o ritmo dos investimentos estratégicos. “Muitas vezes, projetos federais de alta relevância nacional ficam paralisados por questões locais ou por sobreposição de competências. Precisamos rever isso”, defende.

Entre os caminhos apontados, está o investimento em “fábricas de projetos” bem estruturadas. Por meio de parcerias com o BNDES, Caixa Econômica e organismos multilaterais como BID e Banco Mundial, o PPI tem atuado para antecipar e qualificar estudos de viabilidade ambiental. A lógica é clara: menos improvisado, mais previsibilidade. E, acima de tudo, respeito aos ritos técnicos e às necessidades de agilidade do setor.

Para Cavalcanti, modernizar o licenciamento não significa flexibilizar a proteção ambiental, mas sim garantir clareza, responsabilidade e celeridade a processos que, em muitos casos, se arrastam por anos. “O Brasil precisa encontrar um ponto de equilíbrio entre agilidade e segurança socioambiental, sob pena de perder competitividade justamente num momento em que o mundo busca ativos sustentáveis”, afirma.

Além disso, o governo estuda, em conjunto com o Ministério da Fazenda, mecanismos para mitigar

riscos cambiais em investimentos financiados por bancos internacionais – outro ponto crítico que pode impactar prazos e custos.

PAC - Com R\$ 1,8 trilhão em investimentos previstos, o governo aposta fortemente nas parcerias público-privadas e na retomada do protagonismo das estatais, como a Petrobras, para ampliar a infraestrutura nacional até 2026.

“Do total de R\$ 1,8 trilhão, apenas cerca de R\$ 380 bilhões são de recursos públicos. O restante é alavancado via concessões, estatais e financiamento privado”, explica Cavalcanti.

“Investimento em infraestrutura não pode ser pauta de governo, tem que ser projeto de país.”

Marcus Cavalcanti

Destaque para os leilões de transmissão de energia, que vão destravar mais de R\$ 60 bilhões em investimentos. “Temos o Nordeste com altíssimo potencial de geração renovável, mas é preciso levar essa energia até o centro de carga, que está no Sudeste. Essa é a lógica dos nossos leilões”, completa.

Outro avanço destacado pelo secretário é o uso de debêntures incentivadas como instrumento de captação. Só em 2024, mais de R\$ 130 bilhões foram mobilizados mesmo antes da regulamentação definitiva do instrumento. A inclusão dos fundos de pensão e a possibilidade de emissão em moeda estrangeira devem ampliar o apetite de investidores – especialmente os internacionais, ainda reticentes com o risco cambial.

Infraestrutura - Ao fim da conversa, o secretário deixa um recado claro: “Investimento em infraestrutura não pode ser pauta de governo, tem que ser projeto de país. Nós não teremos desenvolvimento social, geração de empregos e competitividade global se não fizermos o básico: estrada, ferrovia, porto, energia e

saneamento. E tudo isso passa por planejamento, licenciamento eficiente e segurança jurídica”.

“**O Brasil precisa encontrar um ponto de equilíbrio entre agilidade e segurança socioambiental, sob pena de perder competitividade justamente num momento em que o mundo busca ativos sustentáveis.**”

Marcus Cavalcanti

Cavalcanti também alerta para os riscos do desequilíbrio: “Hoje temos um crescimento econômico sem ruptura social, um ajuste fiscal sem convulsão. Não podemos desperdiçar essa janela”.

O futuro, acredita ele, depende de duas frentes: a formação de mão de obra para os postos de trabalho do futuro e a desburocratização da máquina pública. “Temos que preparar nossa gente e destravar o que pode ser resolvido com bom senso e articulação institucional. O Brasil tem pressa – e o mundo também.”



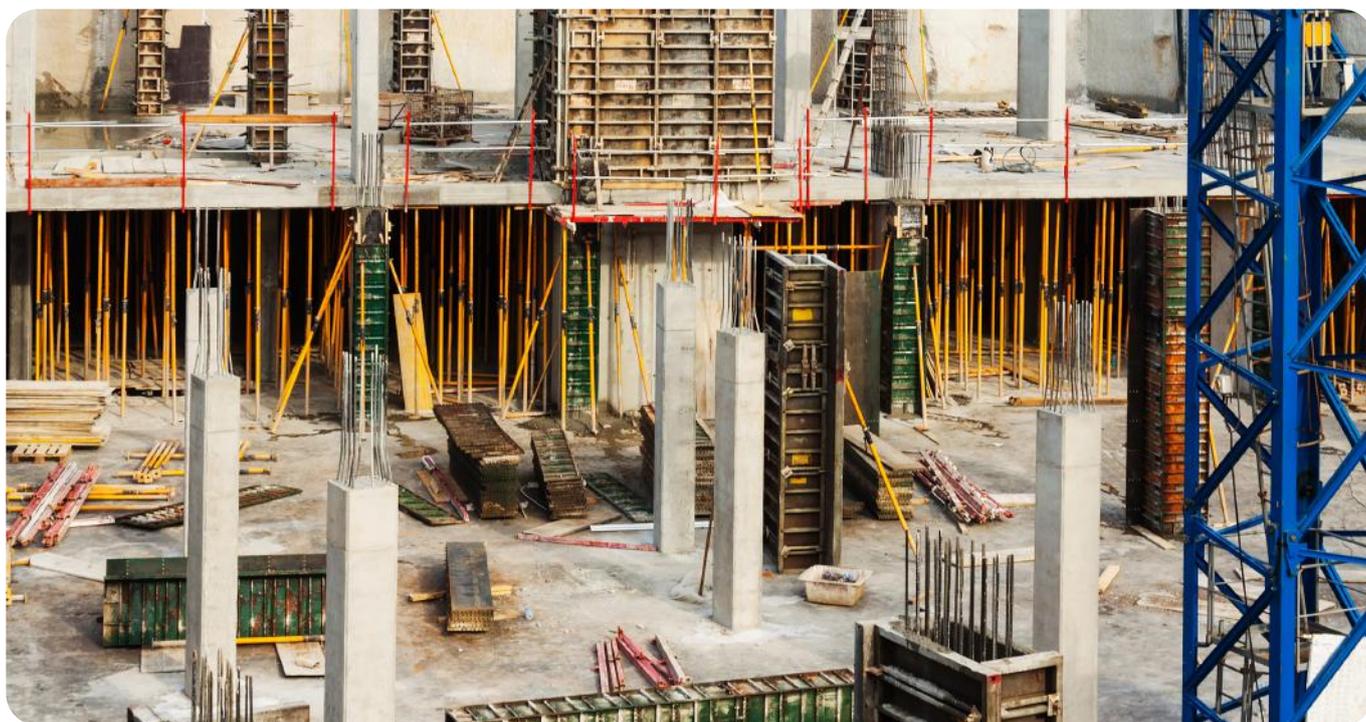
R E V I S T A
infraCAMINHOS

Eles constroem o Brasil.
Sua marca ganha **protagonismo.**

A infraCaminhos circula entre os tomadores de decisão da infraestrutura e da construção pesada.

Mostre sua marca a quem
impulsiona o setor.
Anuncie conosco!

infracaminhos@sinicon.org.br



Obras Paradas: o retrato de um Brasil que precisa sair do papel

O Brasil acumula quase 12 mil obras públicas paralisadas. O dado, revelado pelo mais recente relatório do Tribunal de Contas da União (TCU), escancara um problema que atravessa gestões, compromete serviços essenciais e gera desperdício bilionário de recursos públicos. E o quadro não é novidade. Está enraizado na burocracia, na má gestão, na falta de planejamento e, em muitos casos, numa cultura política que insiste em privilegiar a inauguração de novos projetos antes de terminar os antigos.

O diagnóstico traçado pelo TCU impressiona. Mais da metade das obras financiadas com recursos federais - 52% do total - estão interrompidas. Escolas, creches, postos de saúde, obras de mobilidade, projetos de saneamento e infraestrutura urbana estão, literalmente, largados pelo caminho. Somente os setores de educação e saúde concentram mais de 8.600 empreendimentos inacabados, em um retrato que revela a incapacidade de fazer a máquina pública funcionar como deveria.

Não é coincidência que estados como Maranhão, Bahia e Pará estejam no topo do ranking de obras

paralisadas. Ali, o impacto é sentido na ponta, nas comunidades, nas cidades pequenas e médias que ficam privadas de equipamentos básicos enquanto os esqueletos de concreto se transformam em símbolos do desperdício.

Como bem destaca o presidente do TCU, Ministro Vital do Rêgo, relator do processo que deu origem ao diagnóstico, as paralisações de obras públicas têm um efeito duplamente perverso para o país: “de um lado, representam o desperdício de recursos públicos já aplicados em empreendimentos que não chegam a ser concluídos; de outro, impedem a entrega de infraestrutura essencial para a população, como escolas, unidades de saúde e sistemas de mobilidade urbana”, destaca Vital do Rêgo.

“Trata-se de um problema que compromete não apenas a eficiência da gestão pública, mas também o acesso a direitos básicos por parte dos cidadãos”, alerta.

Diagnóstico - As causas são muitas e, em boa parte, conhecidas de quem acompanha a rotina dos investimentos públicos no país. Começa com projetos

mal elaborados, com erros técnicos, falta de detalhamento e inconsistências que já nascem no papel. Passa pela dificuldade dos entes públicos em obter licenças, pela escassez de contrapartidas financeiras e, muitas vezes, pela interrupção de repasses ou pela burocracia que engessa qualquer tentativa de retomada. Soma-se a isso a desistência de empresas contratadas, muitas vezes sufocadas por contratos mal precificados, mudanças não previstas, custos adicionais e insegurança jurídica.

O relatório do TCU não poupa críticas. E aponta, com todas as letras, um ciclo vicioso que precisa ser rompido. Enquanto milhares de obras seguem paradas, novos projetos continuam sendo autorizados, frequentemente sem que haja a mínima garantia de que aqueles em andamento serão concluídos. Uma prática que vai na contramão da Lei de Responsabilidade Fiscal, que, desde 2000, determina que a prioridade deve ser a conservação do patrimônio público e a conclusão das obras iniciadas.



Tribunal de Contas da União

Gestão é um problema - O problema, no entanto, não se resume à falta de dinheiro, embora ele também pese. É, sobretudo, uma questão de gestão. E de governança. A ausência de um cadastro único de obras públicas no país é apontada como uma das raízes do problema. Hoje, os dados estão espalhados em diferentes plataformas, muitas vezes desatualizadas, sem critérios unificados, o que impede uma visão clara sobre o real status de cada projeto.

O TCU defende que plataformas como o Obrasgov.br e o Transferegov.br assumam um papel mais ativo, não apenas como vitrines de transparência, mas como ferramentas efetivas de gestão. A proposta é que elas sejam capazes de acompanhar, em tempo real, o ciclo completo dos empreendimentos, desde

a contratação até a entrega final, passando por etapas de fiscalização física e financeira.

O relatório não se limita a apontar problemas. Traz, também, exemplos de onde as soluções começaram a aparecer. A Caixa Econômica Federal, que administra parte significativa dos contratos de repasse, conseguiu reduzir o número de obras paradas em sua carteira. Se há dois anos quase metade dos projetos sob sua gestão estava interrompida, hoje esse percentual caiu para menos de 39%. Resultado de uma política de assistência técnica mais qualificada, monitoramento mais rigoroso e processos mais bem estruturados.



Ministro Vital do Rêgo

Mas o caminho não é fácil. “Até o momento, os avanços têm sido tímidos. Permanece a ausência de um cadastro único no Poder Executivo que permita ao cidadão acompanhar, em tempo real, o andamento da execução dessas obras”, destaca o Ministro Vital do Rêgo. Segundo ele, os programas de retomada de obras nos setores de educação e saúde estão em fase inicial de implementação, e o Poder Executivo solicitou prorrogação de prazo para o desenvolvimento dos programas voltados aos demais setores, conforme previsto em decisão do TCU de 2023. “O Tribunal segue acompanhando de perto a execução dessas ações, e continuará atualizando o painel semestralmente para refletir com fidelidade o cenário das obras paralisadas no país”, afirma.

O TCU é categórico ao afirmar que, sem fortalecer a capacidade técnica de estados e municípios - responsáveis por executar a maior parte dessas obras -, o problema tende a se perpetuar. Falta pessoal quali-

ficado, faltam projetos bem-feitos, faltam estruturas de engenharia e de planejamento nas administrações locais. E sem isso, não há sistema, não há orçamento e não há fiscalização que dê conta do desafio.

O diagnóstico é duro. E fica ainda mais incômodo quando se percebe que, muitas vezes, o próprio Parlamento contribui para a continuidade do problema. Emendas parlamentares que destinam recursos para novos projetos, sem qualquer alinhamento com as prioridades locais ou com os órgãos de controle, são parte da equação que multiplica os esqueletos de obras Brasil a fora.

O setor da construção civil observa esse cenário com preocupação – e senso de urgência. Para o SINICON, que representa as grandes empresas do setor, é hora de virar a chave. Isso passa, necessariamente, por modernizar os processos de contratação, introduzir modelos mais eficientes de execução e fiscalizar com rigor o cumprimento dos contratos. O mercado já oferece caminhos. A adoção de contratos integrados, o uso de modelos colaborativos como o IPD, práticas de Lean Construction, ferramentas de planejamento avançado e o uso crescente de tecnologias como BIM, gêmeos digitais e inteligência artificial não são mais tendências. São soluções concretas, capazes de garantir previsibilidade, reduzir desperdícios e melhorar a gestão dos investimentos públicos.

Resolver o problema das obras paradas exige mais do que discursos. Pede decisão política, exige compromisso técnico, demanda ação coordenada entre governos, empresas e sociedade.

O diagnóstico está feito. E, mais do que nunca, é hora de transformar o Brasil das obras paradas no Brasil que entrega, que conclui, que faz acontecer.

O SETOR ESTÁ EM MOVIMENTO. E O SINICON TAMBÉM.

Acompanhe o SINICON nas redes sociais e fique por dentro das principais pautas da construção pesada no Brasil.

Atualizações sobre obras, políticas públicas, investimentos, eventos, podcasts e tudo o que movimenta o setor.

**Siga. Compartilhe.
Construa com a gente.**



FACEBOOK



LINKEDIN



INSTAGRAM



YOUTUBE



X/TWITTER



DNIT reforça estratégia nacional para manutenção de Obras de Arte Especiais com o PROARTE

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresentou o novo plano de ação do Programa de Manutenção de Obras de Arte Especiais (PROARTE), voltado à reabilitação e restauração de pontes e viadutos em todo o país. A apresentação ocorreu em reunião realizada na sede do órgão, com participação de representantes do SINICON, da ANEOR, da ANETRAMS e de cerca de 50 empresas do setor de construção pesada.

O DNIT compartilhou um diagnóstico detalhado do estado das estruturas cadastradas no programa: das 7.815 Obras de Arte Especiais (OAEs), 936 apresentam grau de criticidade 1 (crítica) ou 2 (ruim). Sete estados concentram 70% dessas estruturas mais comprometidas: Ceará, Paraíba, Bahia, Pernambuco, Minas Gerais, Maranhão e Rio Grande do Sul.

Para enfrentar esse cenário, o DNIT anunciou um novo plano de ataque com foco em estruturas críticas, especialmente aquelas localizadas em corredores logísticos estratégicos, como as rotas do Plano Safra, do SIAET e dos projetos de energia eólica. Entre os critérios de priorização estão a criticidade estrutural e a importância logística.

O plano contempla ações de reabilitação, restauração e alargamento, com soluções que incluem desde alterações estruturais até a demolição e reconstrução de pontes inservíveis. A contratação será realizada por meio de

licitação integrada e emergencial, com exigências técnicas como modelagem numérica da estrutura (original e reabilitada) e monitoramento dinâmico antes e após as obras.

As mudanças também visam aumentar a atratividade dos contratos. Os lotes passarão a agrupar entre 20 e 30 estruturas, e será permitida a formação de consórcios livres. A expectativa é ampliar a mobilização do mercado, que atualmente enfrenta entraves como alta taxa de licitações fracassadas (24,5%) e baixa qualificação técnica em algumas propostas.

O orçamento total previsto para esta nova fase é de R\$ 5,83 bilhões, considerando uma média de R\$ 8.000,00 por metro quadrado de intervenção em 816 estruturas.

O DNIT anunciou ainda que irá lançar edital para cadastramento de empresas interessadas. O órgão também se prepara para reforçar seu corpo técnico, com a abertura de Centros de Análise de Projetos em 11 das 26 superintendências estaduais existentes.

O SINICON acompanha de perto a evolução do programa e destaca a importância da reestruturação do PROARTE para o fortalecimento da infraestrutura nacional. A expectativa do setor é que o novo modelo promova maior eficiência e segurança nas intervenções, além de ampliar as oportunidades para empresas capacitadas.

Crédito: Divulgação ANEOR



Danniel Sveiter, Presidente Executivo da ANEOR

“A Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (ANEOR) tem acompanhado, com atenção e responsabilidade institucional, os desafios enfrentados no aprimoramento do PROARTE, uma iniciativa de extrema importância para a segurança e a funcionalidade da infraestrutura viária nacional.

Um passo relevante nesse aprimoramento é a realização do Curso de Manutenção e Reabilitação de OAEs, fruto da interação entre o DNIT, a ANEOR e ANETRAMS. É importante reconhecer o esforço do DNIT em alinhar suas práticas às melhores referências, contando com a coordenação do LabInfra/USP e professores de excelência de todo o

país. Nossa engenharia é plenamente capaz e, com capacitação contínua, estará ainda mais preparada para garantir a qualidade e a durabilidade dessas obras essenciais para a infraestrutura brasileira.

Além desta capacitação a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT está avaliando alguns instrumentos previstos na nova lei de licitações para que sejam adotados na contratação dos serviços de manutenção e recuperação de OAE's. Entre eles, utilizar os procedimentos auxiliares de contratação (pré-qualificação), revisar a matriz de risco e os valores de contingência e os critérios de julgamento, a possibilidade de adoção da técnica e preço.”



Mais que representação.
**SOLUÇÕES COMPLETAS PARA
O SETOR DE INFRAESTRUTURA.**

O **SINICON** oferece uma gama de serviços especializados às empresas associadas — com apoio jurídico, trabalhista, fiscal e tecnológico para fortalecer a atuação de quem constrói o Brasil.

CONFIRA ALGUNS DOS SERVIÇOS OFERECIDOS:

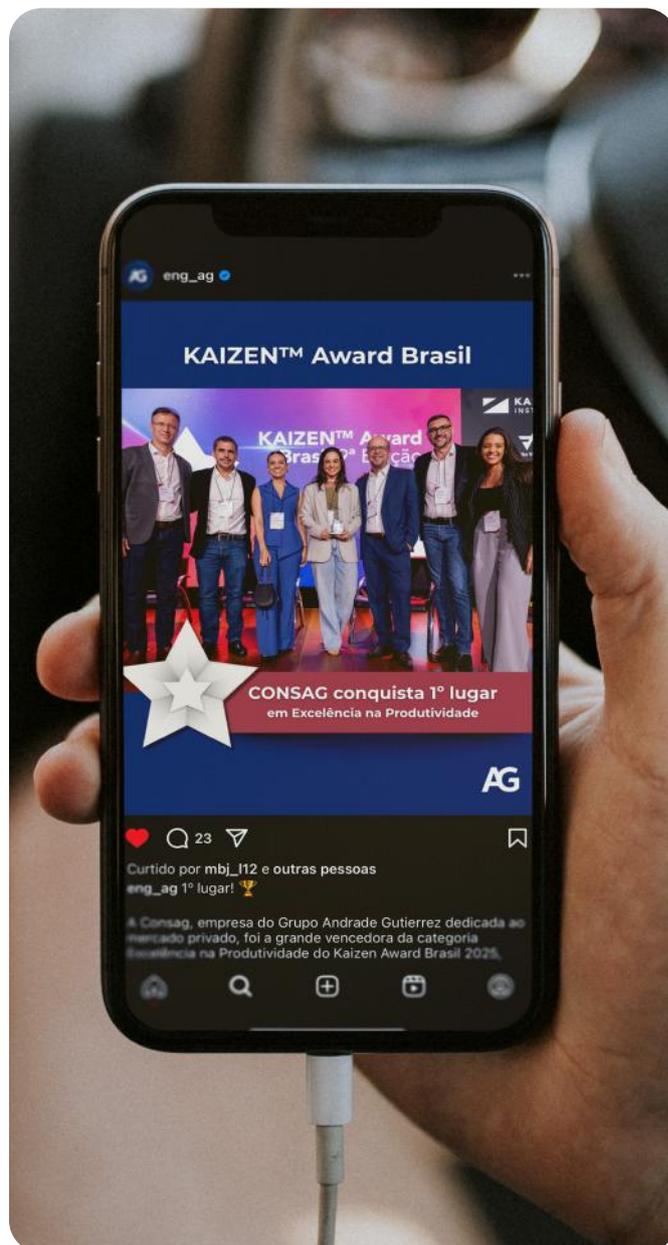
- Acompanhamento em audiências e cartórios
- Apoio em acordos coletivos e extrajudiciais
- Assistência na rescisão de contratos de trabalho
- Pareceres jurídicos especializados
- Suporte completo em E-Social, REINF, DCTF-Web, EFD-Contribuições e mais
- Apoio no processo de homologação e manutenção de CRCC da Petrobras
- Ambiente de coworking à disposição das associadas

ASSOCIE-SE e conte com o suporte que impulsiona o seu negócio.

WWW.SINICON.ORG.BR

SINICON – SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA
CONSTRUÇÃO PESADA – INFRAESTRUTURA

Crédito: Divulgação AG



Excelência

A Consag Engenharia, empresa do Grupo Andrade Gutierrez voltada ao mercado privado, conquistou o 1º lugar na categoria “Excelência na Produtividade” do Kaizen Award Brasil 2025, com o case sobre montagem de plantas fotovoltaicas em parque solar. O reconhecimento, concedido pelo Kaizen Institute Brasil, celebra práticas de Excelência Operacional e LEAN implementadas com sucesso no país. O projeto utilizou a metodologia Kaizen ao longo de todo o fluxo de valor, da proposta à desmobilização, com apoio de Engenharia 4.0, digitalização e workshops de melhoria contínua. As empresas Vertin Engenharia e MOVAG - Soluções em Movimento, também do Grupo AG, foram finalistas na categoria “Excelência na Qualidade”.



Representantes das empresas premiadas na 6ª Edição do InovaInfra 2025

Digitalização da segurança avança na construção pesada – e caso da Odebrecht ilustra essa virada

Com presença em obras de grande porte no Brasil e no exterior, empresa adota sistema digital que une automação, dados em tempo real e cultura de prevenção

Setor historicamente marcado por processos manuais e baixa adoção de tecnologia, a engenharia e a construção pesada têm acelerado o passo na digitalização de suas operações, especialmente nas áreas ligadas à gestão de pessoas e segurança do trabalho. O movimento responde a um desafio estrutural: obras de grande porte envolvem milhares de trabalhadores, operações distribuídas em diferentes regiões e exigências normativas cada vez mais rigorosas.

Um exemplo recente dessa transformação é o projeto desenvolvido pela Odebrecht Engenharia e Construção, vencedor da 6ª edição do InovaInfra 2025 – prêmio promovido pela revista O Empreiteiro para destacar inovações na engenharia e infraestrutura.

A empresa criou uma plataforma digital voltada à gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SST), substituindo os antigos registros em papel por um sistema integrado de

controle e análise de dados. O Suíte OEC de Sustentabilidade, como foi batizada a ferramenta, permite desde o registro eletrônico de treinamentos até o acompanhamento de desvios de segurança e verificação de equipamentos por QR Codes.

O impacto da digitalização aparece nos números: mais de 980 mil trabalhadores foram treinados com registro eletrônico, 3.500 situações de risco foram reportadas e acompanhadas via sistema, e cerca de 26 mil capacitações de funcionários estão cadastradas na plataforma. A solução foi implementada em todos os contratos da empresa, no Brasil e no exterior.

Além de reduzir custos operacionais – como o armazenamento físico de documentos por décadas – a plataforma permite que gestores monitorem, em tempo real, indicadores de segurança das obras em andamento.

“A digitalização de processos de SST deixa de ser apenas uma iniciativa pontual e passa a integrar a agenda estratégica das grandes construtoras, em linha com o avanço da tecnologia em setores tradicionalmente menos automatizados. Para nós, é um marco importante na estratégia de transformação digital da empresa”, afirma Daniel Lepikson, responsável pela área de Inovação da OEC.

Segundo Lepikson, o reconhecimento do Inovainfra 2025 reforça o compromisso da companhia em utilizar tecnologia aplicada para resolver desafios históricos da engenharia. “Ser premiado por um projeto dessa natureza nos mostra que estamos no caminho certo ao colocar a segurança e a integridade das pessoas como prioridades, integradas a processos mais inteligentes e conectados”, comemora.

Já Paulo Cintra, responsável por Saúde e Segurança do Trabalho na Odebrecht, a ferramenta, através dos módulos de DDS-e e Desvios tem um valor agregado ao processo produtivo muito alto, seja com a redução dos custos ou com a melhoria significativa na digitalização e rastreabilidade da informação. “Hoje podemos afirmar que nas nossas obras temos o registro fidedigno das informações e, sobretudo, a certeza que o processo da transformação digital está contribuindo fortemente para uma maior conscientização dos trabalhadores e trabalhadoras”, afirma.



Sobre a Odebrecht

Com 80 anos de história, a Odebrecht é a maior construtora de infraestrutura do país, de acordo com o mais recente Ranking da Engenharia Brasileira, publicado pela revista O Empreiteiro. É responsável pela execução de mais de 3 mil obras em 38 países ao redor do mundo, a exemplo de usinas, metrô, ferrovias, pontes, aeroportos e refinarias. Em 22 oportunidades teve obras premiadas com o Global Best Projects, concedido pela revista norte-americana ENR – Engineering News-Record, sendo considerada a mais relevante distinção da engenharia mundial. Nos últimos cinco anos, a empresa conquistou mais

de R\$20 bilhões em novos contratos. Desde 2021, é certificada com a ISO 37001, que atesta práticas antissuborno e de Integridade em nível internacional. Em 2022, recebeu o selo Infra+ Integridade, oferecido pelo Ministério da Infraestrutura, e, em 2023, obteve o Selo Pró-Ética, iniciativa da Controladoria-Geral da União (CGU) e do Instituto Ethos que visa a promoção de um ambiente corporativo mais ético, íntegro e transparente. Atualmente, emprega cerca de 13 mil pessoas de diferentes nacionalidades em mais de 30 obras espalhadas por países das Américas e da África.



Diretoria da AEB com representantes de entidades e empresas participantes do ENASERV 2025

SINICON defende retomada da política de crédito à exportação de serviços no ENASERV 2025

Durante sua participação no ENASERV 2025, promovido pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), o diretor executivo do SINICON, Humberto Rangel, defendeu a necessidade urgente do Brasil recuperar sua capacidade de exportar serviços de engenharia. O evento, realizado no Rio de Janeiro, reuniu autoridades públicas e especialistas para discutir estratégias de expansão internacional dos serviços brasileiros. Rangel participou do painel “O que é necessário para o Brasil exportar mais serviços?”, levando dados e propostas para a reindustrialização do setor.

O dirigente destacou que o Brasil, que já chegou a deter cerca de 5% do market share global de exportação de serviços de engenharia - com forte atuação na América Latina e na África - hoje representa apenas 0,6% do mercado. Entre os fatores responsáveis por esse declínio, apontou a interrupção de políticas públicas estruturantes, como o financiamento via BNDES e outros mecanismos de crédito à exportação,

além de insegurança jurídica e paralisações de obras, que somam cerca de R\$ 200 bilhões represados.

Rangel também alertou para o impacto social do encolhimento do setor, com demissões em massa e queda de 51% na formação de engenheiros. Em sua apresentação, defendeu a aprovação do Projeto de Lei 5719/2023, que visa restabelecer o crédito à exportação como instrumento estratégico para a retomada do crescimento, nos moldes do que ocorreu com o agronegócio e a Embraer. Destacou ainda que 70% das exportações brasileiras de serviços de engenharia são realizadas por micro, pequenas e médias empresas, o que reforça o papel do setor na geração de renda e empregos.

A apresentação foi encerrada com um chamado direto à ação: “Não existe nação forte sem engenharia forte. Exportar para crescer!”

RIO SUMMIT 2025

Conecte-se com o futuro da construção:

- Futuro da construção: inovações transformadoras e modernização do setor
- Capital humano: qualificação profissional e aumento da produtividade

Conjuntura da construção: debates entre setores público e privado

- Redução do déficit habitacional
- Aprimoramento da infraestrutura no país

Participe da segunda edição do maior evento da construção da América Latina!



24 a 26 de
setembro

Inscrições gratuitas no Instagram
do @rioconstrucaosummit



Pfer Mauá, Rio
de Janeiro-RJ



Em primeiro plano, o diretor do BNDES, José Gordon, apresenta os resultados acumulados do Banco

BNDES detalha ações para neointustrialização em apresentação ao Comitê de Construção Pesada

No dia 25 de junho, durante reunião do Comitê de Construção Pesada, uma iniciativa ABDIB, SINICON e ANEOR, o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES, José Gordon, apresentou as diretrizes e os avanços do banco no apoio à política de neointustrialização brasileira, no âmbito da Nova Indústria Brasil (NIB) e do Plano Mais Produção (P+P).

A apresentação destacou o diagnóstico da perda de complexidade da indústria brasileira nas últimas décadas, revelando a necessidade urgente de retomar políticas industriais coordenadas. Segundo Gordon, o Plano Mais Produção tem como objetivo mobilizar R\$ 611,3 bilhões até 2026, com foco em quatro frentes: digitalização e inovação industrial, exportações de alto valor agregado, descarbonização e ganho de produtividade.

Organizado por seis “missões” estratégicas definidas pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), o plano atua em áreas como saúde, bioeconomia, defesa, infraestrutura urbana e transformação digital. O BNDES desempenha papel central na mobilização de recursos - com destaque para os programas “Mais Inovação” e “Fundo Clima” - e na articulação

com outras instituições, como FINEP, Embrapii e fundos de mercado de capitais.

Entre os instrumentos apresentados, estão linhas de financiamento específicas com condições diferenciadas (como TR + 2,5%), chamadas públicas para atração de centros de PD&I, parcerias com o setor privado e novos fundos para setores prioritários, como minerais críticos e fármacos. Também foi apresentada a Chamada Nordeste, com até R\$ 10 bilhões em investimentos previstos para energias renováveis, hidrogênio verde, data centers e indústria automotiva na região.

Gordon destacou ainda o desempenho recorde do BNDES em 2023 e 2024 em linhas de inovação, exportação e saúde, superando os volumes aprovados nos seis a oito anos anteriores. A apresentação foi encerrada com informações práticas sobre os canais de acesso às linhas de crédito, tanto para grandes empresas quanto para MPMEs, reforçando a mensagem de que o banco está preparado para ser um catalisador da transformação produtiva e sustentável do país.

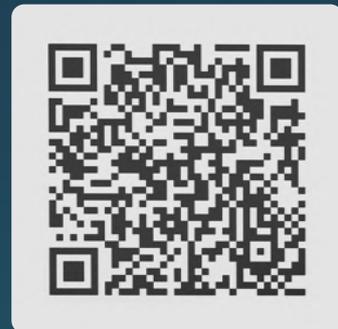
O SINICON, através do seu diretor Executivo, Humberto Rangel, tem participado ativamente do Comitê.



Já segue o canal oficial do SINICON no WhatsApp?

Agora ficou ainda mais fácil acompanhar as principais novidades da infraestrutura nacional.

No canal, você encontra conteúdos exclusivos, agendas de eventos, decisões relevantes, publicações e iniciativas do setor.





Setor debate escassez de mão de obra e busca soluções conjuntas

Apesar de não ser uma exclusividade do setor de construção pesada, a crescente escassez de mão de obra qualificada tem gerado preocupação entre empresas e entidades ligadas à infraestrutura. Diante desse cenário, o tema passou a ser objeto de estudo no âmbito do Comitê de Construção Pesada da ABDIB, em parceria com o SINICON e a ANEOR, que vêm se dedicando à análise dos impactos e à formulação de soluções para um desafio que tende a se agravar nos próximos anos caso nenhuma medida estruturante seja tomada.

De acordo com levantamento apresentado no estudo “Desafios e Soluções para a Carência de Mão de Obra”, o déficit de profissionais já afeta diferentes regiões e tipos de obras, tanto públicas quanto privadas. As causas são múltiplas: vão desde questões demográficas e educacionais até a migração de trabalhadores para outros setores e a falta de atratividade das funções mais operacionais. O problema se reflete não apenas em atrasos e aumento de custos, mas também na dificuldade de planejamento de longo prazo.

Previsibilidade - Para enfrentar esse panorama, o estudo sugere a adoção de medidas estruturantes,

como a criação de programas de capacitação alinhados às demandas específicas das empresas, incentivos para a formação técnica e maior articulação entre setor público e privado. Além disso, destaca-se a importância de valorizar a carreira no setor de infraestrutura e implementar políticas que garantam previsibilidade e continuidade nos investimentos.

O Comitê de Construção Pesada, que reúne representantes da ABDIB, do SINICON e da ANEOR, tem promovido encontros regulares com empresas associadas e especialistas para debater propostas concretas. A ideia é elaborar uma agenda propositiva que possa ser levada aos formuladores de políticas públicas e contribuir para reverter esse quadro crítico, que ameaça comprometer a capacidade de execução de projetos essenciais ao desenvolvimento do país.

O Grupo de Trabalho (GT) que estuda o tema no Comitê é liderado pelo executivo Márcio Carvalho, da FBS Construtora. Ele é autor de artigo sobre o assunto na coluna Ponto de Vista da infraCaminhos.



Palestra durante o BIM Fórum 2025

Engenharia digital brasileira ganha força com o BIM Forum Conference 2025

Com colaboração de Cristiano Oliveira e Luciana Melo

A era da engenharia digital já começou – e quem ainda não entrou nessa jornada está ficando para trás. Com mais de dois mil participantes e mais de noventa especialistas nacionais e internacionais, o BIM Forum Conference Brasil 2025 mostrou que o país caminha a passos largos rumo a uma nova cultura no setor de Arquitetura, Engenharia, Construção e Operação (AECO), mais colaborativa, tecnológica e integrada.

Nos dias 21 e 22 de maio, o Distrito Anhembi, em São Paulo, foi palco da terceira edição do evento, que se consolidou como o principal espaço de discussão sobre o futuro da engenharia digital no Brasil. Reunindo lideranças públicas, grandes construtoras, empresas de tecnologia, representantes da academia e entidades setoriais, o encontro se debruçou sobre as aplicações práticas da metodologia BIM e os caminhos para sua consolidação em larga escala.

A Nova Estratégia BIM BR foi o fio condutor de grande parte das discussões. Lançada pelo governo

federal, a política estabelece metas, ações e diretrizes para a adoção do BIM em obras públicas, com base em três pilares: estruturação do setor público, capacitação profissional e estímulo à pesquisa, desenvolvimento e inovação. Segundo Rodrigo Koerich, presidente do BIM Forum Brasil, a iniciativa é uma evolução das experiências anteriores e reforça o compromisso do país com uma engenharia mais eficiente, transparente e sustentável. “A proposta do evento é conectar tendências globais às necessidades brasileiras. O BIM não é o fim, mas um meio de gerar valor, integrar processos e garantir obras públicas mais eficientes”, afirmou.

Redução de custos e prazos - Entre os destaques, estiveram apresentações sobre openBIM, Cêmeros Digitais, inteligência artificial, sustentabilidade, digitalização de obras públicas e novas formas de contratação. Casos como o da empresa Hydro, que adotou a modalidade IPD (Integrated Project Delivery) para reformar sua unidade na planta da Alunorte, chamaram atenção pelos resultados con-



A cada edição, o BIM Fórum atrai cada vez mais participantes

cretos: redução de custos e prazos, aumento da rentabilidade e melhoria na coordenação entre contratante e construtora.

Também foi evidenciado o protagonismo do Estado do Paraná, com a Estratégia BIM PR, apresentada por Larreine Vaccari, da Secretaria de Infraestrutura e Logística, como um exemplo replicável de capacitação de agentes públicos e estruturação de fluxos digitais. Já no setor privado, o case da AG-CONSAG, vencedor do prêmio InovaInfra, mostrou como a aplicação de inteligência artificial no planejamento de obras gerou ganhos de 16% na redução de prazos e 9% na redução de custos de construção.

Os debates não evitaram temas sensíveis. Um dado apresentado por Luiz Santos (Falconi) e Felipe Altho (AltoQI) provocou reflexão: 70% das implementações de BIM falham. A principal razão apontada é a falta de entendimento sobre o valor agregado da metodologia, além da resistência cultural à adoção de processos colaborativos.

A relação entre empresas e consultorias também teve destaque. A atuação de organizações como Vista|S, Verum Partners, FF Solutions e

Alvarez Marsal foi apontada como decisiva para implementar soluções ágeis, garantir interoperabilidade e elevar o nível técnico das entregas. O modelo de simbiose entre contratantes e consultores, com foco em resultados compartilhados, foi apresentado como uma tendência que veio para ficar.

Comitê de Engenharia e Inovação - Durante o evento, o Comitê de Engenharia e Inovação do SINICON realizou uma reunião estratégica com a presidência do BIM Forum. A iniciativa, conduzida por Erick Vinicius (Andrade Gutierrez) e coordenada por Cristiane Magalhães (Firjan), firmou um compromisso de colaboração contínua entre as entidades. Participaram ainda representantes da Concremat, Odebrecht, Carioca Engenharia e Constram S/A. O encontro sinaliza novos projetos conjuntos, com foco em capacitação, digitalização e inovação setorial.

A edição de 2025 encerrou-se com a cerimônia de premiação dos projetos mais inovadores e bem-sucedidos, celebrando experiências que demonstram, na prática, como o BIM pode transformar a realidade da construção brasileira.



— INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

Construção Digital: como novas tecnologias estão revolucionando o ecossistema do processo construtivo

Nos últimos anos, o setor da construção civil tem passado por uma profunda transformação, impulsionada pela adoção de tecnologias inovadoras que elevam a produtividade, a segurança e a sustentabilidade, impactos que se estendem de forma significativa à construção pesada. Ferramentas como ERP e BIM (Building Information Modeling) se destacam ao centralizar dados e permitir simulações detalhadas, favorecendo o planejamento eficiente e a redução de erros desde as fases iniciais do projeto até a segurança no canteiro de obras.

O uso de sensores inteligentes e câmeras de monitoramento, aliado a drones e equipamentos não tripulados, amplia o controle nos canteiros, facilita o acompanhamento da execução, a detecção de riscos e a minimização de desperdícios.

Entre as novas tecnologias aplicadas ao ecossistema do processo construtivo, destacam-se ainda robôs de

inspeção, impressão 3D, inteligência artificial e realidade virtual.

Em resumo, trata-se da chamada construção digital, a aplicação de tecnologias digitais em todas as fases de um processo construtivo. Essas soluções estabelecem novos patamares de precisão, segurança e economia, consolidando um cenário no qual a inovação se torna um diferencial competitivo.

Guilherme Fernandes, Channel Performance Manager da Trimble, empresa global de tecnologia que oferece soluções para diferentes áreas, incluindo a construção, considera que a construção digital representa a transformação dos métodos tradicionais por meio da integração de tecnologias avançadas, resultando em mais produtividade, precisão e segurança.

“O setor de construção pesada, que lida com projetos de grande escala como estradas, pontes e ae-

roportos, tem sido um dos grandes beneficiados. Tecnologias como modelagem 3D, realidade virtual e aumentada, sistemas de controle de máquinas de terraplanagem, pavimentação, compactação e inteligência artificial não apenas otimizam o planejamento e a execução, mas também promovem a colaboração em tempo real entre equipes, do escritório ao canteiro de obras”, destaca o especialista.

Fernandes ressalta que o avanço tecnológico na construção pesada vai muito além do uso de softwares de projeto. Segundo ele, a adoção de sistemas de controle de máquinas baseados em GNSS (Sistema Global de Navegação por Satélite) ou estações totais robotizadas permite que equipamentos como tratores, motoniveladoras e escavadeiras operem com precisão centimétrica ou milimétrica, de forma automática ou guiada. Drones e scanners a laser 3D capturam dados detalhados do terreno, gerando nuvens de pontos que servem de base para o projeto e para o monitoramento do progresso da obra. “Essas inovações não apenas aumentam a eficiência, mas também a segurança, permitindo um acompanhamento constante da obra e garantindo que o projeto final seja executado exatamente como planejado”, afirma o Channel Performance Manager.

Atualmente, a Trimble se destaca nesse cenário com um ecossistema de soluções integradas que conectam o mundo físico e o digital em todas as fases de um projeto de construção. O software Trimble Business Center (TBC), por exemplo, é a base para o planejamento e processamento de dados geoespaciais, enquanto soluções como o Trimble Stratus utilizam drones para mapeamento e análise do local de trabalho. Para o controle de máquinas, a empresa oferece sistemas de alta precisão que garantem a execução do projeto com exatidão e velocidade. Toda essa tecnologia se integra ao Trimble WorksManager, plataforma de colaboração em nuvem que permite a engenheiros e operadores de máquinas acessar e compartilhar dados em tempo real.

“Essa abordagem holística e conectada da Trimble é fundamental para a transformação digital da construção, garantindo que as empresas do setor possam entregar projetos de alta qualidade, de forma mais eficiente e sustentável”, destaca Guilherme Fernandes, Channel Performance Manager da Trimble.

Progresso em campo - No mesmo sentido, segue a ETERC Engenharia, que completa 25 anos de história. Para modernizar o Aeroporto Internacional de Belém, a empresa iniciou o projeto com um levantamento preciso em nuvem de pontos do terminal existente, transformando esses dados em modelos BIM que englobam arquitetura e infraestruturas de grande e médio porte. O mapeamento foi disponibilizado em um mapa interativo para todos os stakeholders, acelerando decisões e evitando retrabalho.

Durante a execução, toda a documentação foi gerida pela plataforma colaborativa Construcode, regida por um Plano de Execução BIM (BEP) comum a todas as equipes. O progresso em campo é verificado pela solução Construct IN, que compara medições reais com o modelo digital e organiza dados por setores e “planos de ataque”, garantindo transparência e segurança nas entregas dentro do cronograma.

A construção digital viabiliza simulações, detecção antecipada de falhas, monitoramento remoto e gestão integrada de equipes, equipamentos e materiais. Esse conjunto de soluções eleva a produtividade e a competitividade de um setor que, até pouco tempo, mostrava resistência à inovação e que hoje se consolida como um importante impulsionador econômico para o crescimento do país.

Empregabilidade e qualificação profissional: um gargalo crítico para a infraestrutura brasileira

Por Marcio Carvalho

O setor de infraestrutura é um dos principais motores do desenvolvimento do Brasil. Estradas, ferrovias, saneamento, energia e mobilidade urbana sustentam o crescimento econômico e geram milhares de empregos em todo o país. No entanto, esse avanço enfrenta um obstáculo crítico: escassez de profissionais qualificados.

Em 2024, os investimentos em infraestrutura - exceto óleo e gás - atingiram R\$ 260,6 bilhões, o maior volume dos últimos 15 anos, segundo dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB). Do total, cerca de 80% foram realizados pelo setor privado. Para este ano, a projeção é de crescimento de 10%, com valores próximos a R\$ 290 bilhões, o que reforça a retomada dos investimentos públicos iniciada em 2023.

Esse novo ciclo exige resposta rápida e estruturada na formação de mão de obra qualificada, sob risco de comprometer prazos, produtividade e qualidade das entregas. A ausência de políticas públicas consistentes, a desvalorização do ensino técnico e o afastamento de jovens das profissões ligadas à construção pesada intensificam esse desafio. Ainda predomina uma visão equivocada de que as funções operacionais são “alternativas de segunda linha”, quando, na verdade, são estratégicas para o país.

Diante desse cenário, o Comitê de Construção Pesada da ABDIB, em parceria com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (Sinicon) e a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), assumiu o desafio de articular soluções práticas. Entre as prioridades estão: a criação de trilhas

formativas integradas à demanda real das empresas, a aproximação entre obras e centros de qualificação, o fomento a programas de capacitação continuada e o fortalecimento da imagem do setor como campo fértil para carreiras técnicas e de gestão.

Um dos principais resultados previstos desse projeto é a entrega, ainda em 2025, de uma Cartilha de Melhores Práticas, que será compartilhada entre empresas do setor. O material reunirá recomendações práticas e aplicáveis para mitigar os problemas reais enfrentados pelo segmento em relação à escassez de mão de obra qualificada e operacional, com foco em atrair, desenvolver e engajar profissionais para os desafios do presente e do futuro da infraestrutura nacional.

Na FBS Construtora, em que atuo como Diretor de Pessoas, temos investido em formação acelerada, parcerias com escolas técnicas e mapeamento interno de talentos. Mas iniciativas individuais não bastam. É urgente uma agenda coletiva, com protagonismo do setor privado, diálogo com o poder público e apoio das instituições de ensino. Nesse contexto, a iniciativa conjunta da ABDIB, Aneor e Sinicon representa um passo decisivo para enfrentar com escala e consistência os desafios estruturais da qualificação no setor.

Fico profundamente honrado e privilegiado pela confiança depositada no nosso trabalho e na equipe que tenho a satisfação de liderar neste projeto estratégico. Nosso grupo é formado por profissionais comprometidos, técnicos e determinados, cujo empenho tem sido essencial para que essa agenda avance com resultados sólidos e alinhados à ambição de um Brasil mais produtivo e justo.



Marcio Carvalho, Diretor de Pessoas da FBS Construtora

O potencial da indústria brasileira da construção: do fortalecimento interno à projeção internacional

Por Paulo Brechbühler

A indústria brasileira da construção pesada ocupa uma posição estratégica na economia nacional, tanto por sua relevância na geração de empregos quanto pela sua capacidade de induzir o desenvolvimento regional e nacional. Em um cenário global cada vez mais competitivo, refletir sobre o fortalecimento das empresas brasileiras do setor, com vistas à sua atuação no mercado interno e, progressivamente, no exterior, torna-se um exercício essencial de planejamento estratégico.

Partindo de experiências acumuladas e da análise de conjunturas, este artigo apresenta uma reflexão ampliada sobre o papel das empresas brasileiras nos projetos de engenharia, articulando a importância da preparação gradual com a necessidade de posicionamento estratégico no cenário internacional. A partir de uma exposição de motivos desenvolvida ao longo de anos de atuação, busca-se destacar diretrizes de capacitação empresarial, oportunidades emergentes e desafios estruturais que precisam ser enfrentados.

A trajetória ideal para a consolidação das empresas da construção no exterior passa, preferencialmente, pela seguinte sequência: regionalização - nacionalização - atuação no exterior - internacionalização plena. No entanto, diante da existência de empresas já capacitadas técnica e financeiramente em diversas regiões do país e da vantagem geográfica de uma extensa fronteira sul-americana, esse percurso pode ser reduzido, com várias delas passando da regionalização diretamente para a atuação no exterior.

É fundamental entender que a internacionalização plena é a etapa mais complexa desse processo. Ela envolve uma série de fatores institucionais, regulatórios, culturais e operacionais que exigem níveis de maturidade em-



Paulo Brechbühler, Sócio da Brechbühler Consultoria

Crédito: Divulgação SINCON

presarial superiores aos exigidos no mercado doméstico. Por isso, a inserção internacional deve ser opcional e progressiva, construída a partir do sucesso consolidado no mercado interno.

Preferencialmente, os primeiros passos rumo ao exterior devem ser dados em mercados com afinidades logísticas e culturais, como os países da América Latina e do Continente Africano. Esses destinos que usualmente necessitam de projetos de infraestrutura e que comumente oferecem um ambiente receptivo às empresas brasileiras, são importantes para o início das atividades das empresas brasileiras no exterior e consequentemente, para a ampliação da presença internacional do setor.

A consolidação no mercado interno é a base do crescimento sustentável. A indústria brasileira da construção tem diante de si um leque crescente de oportunidades, ampliado pelo avanço de projetos ligados à infraestrutura tradicional (rodovias, ferrovias, portos, saneamento, instalações industriais) e à transição energética. Parques eólicos, usinas solares, plantas industriais para hidrogênio verde e outras inovações associadas à sustentabilidade, configuram novos vetores de crescimento.

Esses projetos demandam cadeias produtivas robustas, compostas por grandes empresas líderes e um número expressivo de pequenas e médias empresas integradas por consórcios ou parcerias. Isso resulta em um alto potencial de geração de empregos qualificados em todas as regiões do país.

A atuação internacional da construção civil brasileira não se limita à execução de obras. Há uma expressiva exportação de “serviços implícitos” executados na fabricação e instalação dos bens e de “serviços explícitos” realiza-

dos na execução das obras, na elaboração de projetos básicos e executivos, consultorias técnicas especializadas, gestão e gerenciamento de empreendimentos, suporte jurídico e logístico e tecnologias aplicadas à construção.

“Esses projetos demandam cadeias produtivas robustas, compostas por grandes empresas líderes e um número expressivo de pequenas e médias empresas integradas por consórcios ou parcerias.”

Paulo Brechbühler

Além disso, o setor também tem capacidade para exportar bens de elevado valor agregado, como: usinas (de concreto e de asfalto), equipamentos pesados (tratores, escavadeiras, caminhões, guindastes), estruturas industriais pré-moldadas, equipamentos de proteção e comunicação e soluções para instalações hospitalares, odontológicas e de escritórios.

Essa exportação qualificada contribui diretamente para reduzir o déficit da balança comercial de produtos manufaturados, gerando divisas e impulsionando a cadeia nacional de suprimentos.

Outro aspecto essencial da atuação externa é a promoção da integração regional, especialmente com os países sul-americanos. Obras de infraestrutura compartilhadas, como rodovias binacionais, pontes e corredores logísticos, são fundamentais para fomentar o desenvolvimento conjunto.

Entretanto, cabe salientar a relevância dos financiamentos (BNDES Exim) e PROEX (Banco do Brasil). As atuais limitações das linhas de apoio oficial impõem restrições ao ritmo de expansão internacional. A articulação de soluções financeiras sustentáveis e o fortalecimento

dessas instituições são cruciais para viabilizar a atuação no exterior com segurança e competitividade. A aprovação do PL 5719/2023 será fundamental para a exportação de bens e serviços brasileiros.

Cabe também destacar a fundamental importância da ABGF (Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias), que juntamente com as linhas oficiais de financiamento, complementa o imprescindível suporte necessário para a realização das exportações brasileiras.

A identificação de empresas em condições de expandir sua atuação é uma etapa estratégica para a construção de uma indústria mais forte e internacionalizada. Muitas já apresentam condições técnicas, gerenciais e econômicas para competir globalmente - isoladas ou em consórcios.

Contudo, outras ainda demandam capacitação complementar, especialmente no que se refere à concepção, estruturação, implantação e acompanhamento de projetos. Investir em qualificação, gestão estratégica e acesso a mercados é a chave para ampliar a base de empresas aptas a representar o Brasil no cenário internacional.

A indústria brasileira da construção tem potencial para desempenhar um papel protagonista tanto no desenvolvimento interno quanto na projeção internacional do Brasil. A atuação estratégica, com foco em capacitação e planejamento, permitirá que o setor avance em direção à internacionalização sem perder de vista a sustentabilidade e a competitividade no mercado nacional.

Ao fortalecer suas bases e investir em inovação, parcerias e integração regional, o setor poderá contribuir para um novo ciclo de crescimento, capaz de integrar desenvolvimento, geração de empregos qualificados e protagonismo internacional.

A hora e a vez das ferrovias

Por Roberto Figueiredo Guimarães

Crescemos ouvindo que o Brasil é um país rodoviário, pois investimos muito em rodovias em detrimento de outros modais de transporte, como ferrovias, hidrovias e dutovias. É uma meia verdade. A parte verdadeira é que cerca de 70% da nossa matriz de transporte é rodoviária. A parte, nem tão verdadeira, é que não temos tanta rodovia como a estatística sugere.

Atualmente, temos cerca de 1,8 milhão de quilômetros de rodovias, enquanto os EUA têm 6,6 milhões, a Índia, 6,4 milhões e o pequeno Japão, 1,2 milhão de quilômetros. E nossas rodovias, exceto as já concedidas ao setor privado, não possuem bons padrões de qualidade. Melhoramos muito com as concessões, mas há ainda muito trabalho pela frente.

E trabalho mesmo é o que nos espera se quisermos mudar a composição da nossa matriz de transporte, com o aumento da participação do modal ferroviário, que traz maior eficiência, ganho de produtividade (redução do Custo Brasil) e menor emissão de poluentes.

Também nesse modal, estamos mal na foto. Temos hoje cerca de 29 mil quilômetros de ferrovias, muitos deles sem operação ou com operação ociosa. Os EUA têm 293 mil quilô-

metros (isso mesmo), a Índia, 65 mil e o pequeno Japão, 27 mil quilômetros.

A boa notícia é que parece que o Brasil, depois de décadas, acordou para o assunto. O governo tem alardeado que irá divulgar um amplo plano ferroviário, que demandará R\$ 100 bilhões de investimentos.

“A boa notícia é que parece que o Brasil, depois de décadas, acordou para o assunto.”

Roberto Figueiredo

Há também estudos de novas linhas para escoamento de nossas exportações, que incluem trechos ferroviários, como as rotas bioceânicas Brasil-Peru e Brasil-Chile, além do Arco Norte, com rotas logísticas até portos das regiões norte e nordeste.

Tudo muito bom, mas está faltando incluir e priorizar projetos ferroviários que integrem nossas próprias regiões, principalmente para o transporte de carga geral e de passageiros entre as regiões sudeste e nordeste.

Crédito: Arquivo Pessoal



Roberto Figueiredo Guimarães, Diretor da ABDIB e ex-Secretário do Tesouro Nacional



André Teixeira, professor da Fundação Dom Cabral, Executivo de Empresas e Autor de Livros sobre o tema.

As negociações coletivas no Brasil estão passando por uma transformação silenciosa, porém profunda. O antigo modelo, em que empresas e sindicatos se enfrentavam, está sendo gradualmente substituído por uma abordagem mais estratégica, ágil e integrada.

Essa mudança não é apenas tática – é cultural. A negociação coletiva deixou de ser tratada como “assunto do jurídico” ou “problema do RH” para se tornar uma pauta de liderança. Os gestores estão assumindo um papel ativo na negociação, tornando-se protagonistas.

Gestores operacionais deixaram de ser espectadores nas campanhas salariais. Hoje, são parte do jogo e passaram a ser treinados para atuar como sensores de clima e gerir os conflitos trabalhistas que são normais em qualquer empresa.

Pela proximidade com a base, esses líderes têm papel essencial na comunicação da narrativa da empresa, na contenção de boatos e na leitura precoce de insatisfações. São eles que, com escuta ativa e presença, ajudam a prevenir rupturas.

“O velho modelo do ‘comando e controle’ dá lugar ao ‘ouvir para liderar’”.

André Teixeira

O que está mudando nas negociações coletivas

Por André Teixeira

O velho modelo do “comando e controle” dá lugar ao “ouvir para liderar”.

As empresas estão entendendo que esperar a entrega formal da pauta é perder tempo – e terreno. A nova lógica é antecipar-se, estabelecer contato prévio com lideranças sindicais e iniciar as primeiras conversas de forma informal.

Hoje as empresas se preparam para as negociações, inclusive para lidar com reprovações e até ficar sem acordo.

A negociação deixou de acontecer exclusivamente em mesas formais e cercada de rituais. Cada vez mais, acordos e alinhamentos estão sendo costurados em ambientes informais com líderes sindicais locais.

Essa mudança cria espaço para diálogos mais francos, rápidos e pragmáticos, favorecendo consensos menos politizados e mais voltados à realidade do dia a dia.

Está em curso uma mudança no discurso empresarial nas negociações: menos tecnicismo e defensividade, mais contexto econômico e apelo emocional.

Essa nova forma de comunicação aumenta a credibilidade, facilita a aceitação das propostas e aproxima os interlocutores.

Empresas com operações em diferentes regiões estão adotando estratégias sindicais específicas por localidade, respeitando as peculiaridades políticas e sindicais de cada contexto. A negociação está se transformando num processo contínuo, e não mais em um único evento.



Marcos de Queiroz Grillo, economista, mestre em Administração pela Copead/Ufjf, pós-graduado em Cinema pelo Instituto Nacional de Cinema/Rio Branco-SP

Retomada do crédito à exportação de serviços pelo BNDES

Por Marcos de Queiroz Grillo

Encontra-se no Congresso Nacional o PL 5719/2023, construído em parceria com o TCU que certificou, junto com a CGU, a total transparência e regularidade da política de crédito à exportação de serviços do BNDES, contrariamente às fake news lançadas para justificar a suspensão do programa. Este PL propugna a retomada de tais financiamentos sem a necessidade absurda de aprovação de recursos pelo Congresso, medida preconizada pela PEC 03/23.

Nosso país enfrentou por muitas décadas uma severa escassez de divisas, verdadeiro gargalo para nossas importações e desenvolvimento nacional. Claramente, a única saída era a geração de divisas pelo aumento das exportações, meta constantemente buscada pelos países desenvolvidos que lançaram mão de políticas de financiamento às exportações de bens e serviços através de suas ECAs (Export Credit Agencies), aportando maior competitividade à oferta de seus itens exportáveis, como é o caso da KfW, que é o banco de desenvolvimento alemão, e da AFD, a agência francesa de desenvolvimento.

Era tempo de ditadura no Brasil, mas nossas autoridades tinham bem claros os objetivos das exportações de um país: encontrar mercado para os excedentes de sua produção e gerar divisas para pagar suas importações. Num país em crescimento e absorvedor de capitais estrangeiros, o aumento e diversificação da pauta de exportações é condição indispensável para arcar com os empréstimos contraídos e com o ren-

dimento dos investimentos diretos externos. Daí a importância do crescimento das exportações brasileiras para viabilizar o processo de ajuste do balanço de pagamentos (tradicionalmente deficitário em conta corrente, com rígido controle cambial e com vários episódios de crises de desvalorização cambial e problemas de endividamento externo). É nesse contexto, onde a engenharia brasileira, muito qualificada e protegida durante tanto tempo por uma intransponível reserva de mercado, poderia se lançar na exportação de serviços de engenharia, principalmente para obras públicas no exterior, como um novo campo de absoluta importância para o país, em razão de seu know-how e sua vantagem comparativa, reafirmando a importância da exportação de serviços para o desenvolvimento nacional.

Essa tônica já vinha sendo compartilhada pelos nossos legisladores desde o início da década de 1970. E seguimos, assim, o exemplo dos países desenvolvidos e montamos nossas próprias políticas de financiamento às exportações de bens e serviços, o que foi feito, primeiramente, através da CACEX (Carteira de Comércio Exterior) do Banco do Brasil e, a partir de 1991, através do BNDES Exim.

A CACEX, que contou, por 15 anos, com o pioneirismo e genialidade de seu Diretor Benedito Fonseca Moreira, foi a precursora do crédito à exportação no Brasil. Com base na Resolução 68 do Conselho Nacional do Comércio Exterior (Concex), de 14 de

maio de 1971, a CACEX deu início ao financiamento das exportações de serviços brasileiros utilizando recursos do FINEX (tesouro nacional), nas modalidades supplier's credit (financiamento ao exportador), buyer's credit (financiamento ao importador) e equalização de taxas de juros. Criou, até mesmo, o embrião do seguro de crédito à exportação que era, na época, o DDR (Dispensa do Direito de Regresso), que consistia em um desconto de até uns 2% sobre os reais recebidos pelos exportadores para eximi-los do risco de não pagamento das cambiais em dólares emitidas por eles contra seus importadores e descontadas junto ao Tesouro Nacional. Esses recursos iam para um fundo para bancar a eventual inadimplência. A CACEX, apesar de seu orçamento restrito, sempre foi um grande exemplo de excelentes serviços prestados ao Brasil. Ela foi desativada em 1990 pelo governo de Fernando Collor.

Em 1991, foi criado o PROEX que é um fundo de financiamento às exportações de bens e serviços e equalização de taxas de juros, criado pelo Governo Federal que conta com recursos do Tesouro Nacional previstos no OGU, administrado pelo Banco do Brasil e destinado a apoiar empresas com faturamento bruto anual até R\$ 600 milhões, com prazos que variam de 60 dias a 10 anos, definidos de acordo com o conteúdo tecnológico da mercadoria ou complexidade do serviço prestado, podendo ser feito diretamente ao exportador ou ao importador.

Em 1990, com a criação do FINAMEX, o BNDES começou a financiar as exportações brasileiras de bens de capital. Em 1994, as operações de financiamento às exportações na modalidade pós-embarque, no BNDES, para países da América Latina passaram a utilizar o Convênio de Pagamento e Créditos Recíprocos da Associação Latino-Americana de Integração (CCR/Aladi), mecanismo que possibilitou a mitigação dos riscos e a redução dos custos das garantias a serem apresentadas para obtenção dos financiamentos às exportações aos países signatários. Em 1998, passou a financiar também a exportação de

serviços, a exemplo do que mais de 90 países fazem, apoiando suas empresas na exportação de seus bens e serviços com o objetivo de conquistarem mercados. O CCR-Aladi também foi utilizado como instrumento de garantia de pagamentos nos financiamentos à exportação de serviços. Os dois programas criados, BNDES Exim Pré-embarque e o BNDES Exim Pós-embarque vigoraram com grande êxito até 2016, quando o Banco foi obrigado a suspender seus financiamentos às exportações de serviços, de engenharia, de serviços digitais, de audiovisual etc., áreas em que o Brasil tem grande competência. Em 2019 o Brasil se retirou do CCR-Aladi.

Na ocasião da suspensão dos financiamentos à exportação de serviços, houve alegações de prejuízos para o BNDES, elevada inadimplência, desvio de finalidade, saída de divisas, dentre outras fake news.

Note-se que o BNDES desembolsa, aqui no Brasil e em reais, o valor do bem ou serviço em favor do exportador brasileiro, após ele ter comprovado a exportação. Por outro lado, o importador do bem ou serviço brasileiro, que pode ser desde uma empresa privada até um ente público estrangeiro, como um país, assume a dívida em divisas com o Banco. Fica claro, portanto, que nesses financiamentos não saem recursos do Brasil, já que as exportações são pagas em reais. Ao contrário, entram divisas no país, gerando empregos e estimulando a cadeia de fornecedores ligada aos bens ou serviços exportados. As empresas brasileiras de engenharia apoiadas pelo BNDES, que construíram diversas obras de infraestrutura no exterior, levaram consigo produtos brasileiros, máquinas, equipamentos e serviços de 4800 empresas fornecedoras. Setenta por cento delas eram de micro, pequeno ou médio porte. Os registros indicam que cerca de 35% do valor dos financiamentos corresponderam a máquinas, equipamentos e produtos brasileiros associados.

Segundo José Luis Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior

do BNDES, nos 25 anos em que apoiou exportação de serviços de empresas brasileiras, o BNDES desembolsou US\$ 10,5 bilhões e recebeu de volta mais de US\$ 13 bilhões. Trata-se, portanto, de uma atividade lucrativa para o Banco.

No tocante à inadimplência, é importante deixar claro que, no BNDES, ela é a menor de todo o sistema financeiro nacional (da ordem de 0,01%) e que, no caso do financiamento a serviços, ela está coberta por seguros de crédito à exportação, pagos pelo exportador ao Fundo de Garantia à Exportação, o FGE, criado em 1999 e que possui um patrimônio líquido positivo superior a US\$ 8 bilhões.

Outro aspecto relevante é que esse tipo de financiamento leva a economia brasileira para fora, gera novos mercados, expande a economia, dinamiza nossas empresas e promove a entrada de divisas no país, avançando exportações de bens e equipamentos brasileiros. E o faz da maneira “soft power”, na qual o país expande sua influência no mundo pacificamente, através de sua competência tecnológica, de sua cultura. Segundo Gordon, a participação do apoio público na pauta de exportação dos demais países é em média de 8% e, no Brasil, esse percentual é de apenas 0,3%. Ainda, segundo ele, 98% do mercado mundial está fora do Brasil e as empresas brasileiras precisam disputar esse espaço, até mesmo porque, segundo levantamento do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), as 0,88% de empresas brasileiras que exportam respondem por 15% dos empregos mantidos no Brasil.

Já segundo Rafael Lucchesi, CEO da Tupy, ex-diretor da CNI e ex-presidente do Conselho de Administração do BNDES, a suspensão dos financiamentos do BNDES à exportação de serviços de engenharia, que já dura quase 10 anos, foi e continua sendo muito prejudicial ao país já que diminuiu muito a competitividade e o peso relativo do setor no cenário mundial e também no Brasil, onde começaram a entrar muitas empresas estrangeiras. Segundo ele, em 2015, a participação brasileira na engenharia mundial era de

5% enquanto a nossa participação no comércio mundial de US\$ 103 trilhões, era da ordem de 2%. Com a paralização dos financiamentos à exportação de serviços de engenharia, nossa participação na engenharia mundial despencou de 5% para 0,5%.

O BNDES busca retomar o crédito à exportação de serviços, que é rentável para o Banco e fundamental para o país. Para isso tem trabalhado de forma transparente que garanta a retomada do programa com segurança jurídica para sua operação. O Projeto de Lei regula tal atividade com regras claras, com quatro pilares explicitados no texto da lei: (i) alinhamento com as práticas internacionais adotadas pela OCDE, (ii) transparência total, com todas as informações publicadas no site para consultas e apresentação anual do portfólio dos projetos à CAE do Senado Federal, (iii) suspensão dos créditos para clientes inadimplentes e (iv) criação de um Eximbank, uma subsidiária do BNDES como o Export-Import Bank of the United States, o Export-Import Bank of China, a India Exim Bank e a Africaneximbank. A criação de um braço do banco voltado para essa finalidade vai garantir segurança para o setor industrial, que teme o movimento de avanços e recuos nessa política. Esse braço apartado não implicará em nenhum custo adicional já que, para sua operação, continuará sendo utilizada a estrutura já existente no Banco. É pura e simplesmente uma sinalização importante ao setor empresarial quanto à perenidade do apoio à exportação de produtos brasileiros e à internacionalização das empresas nacionais.

Ficamos na expectativa de que o PL 5719/2023 seja aprovado na forma em que foi proposto.

Texto originalmente publicado pelo autor no site Terapia Política em 29/05/25. Disponível em terapia-politica.com.br/retomada-do-credito-a-exportacao-de-servicos-pelo-bndes



CEO da Agis, é vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp)

A ‘república dos excluídos’ que o Brasil precisa libertar

Por Eduardo Capobianco

Embora seja uma prioridade máxima erradicar a pobreza no Brasil, persistem muitas dúvidas quanto às políticas públicas mais eficazes para a conquista dessa meta. Desde a promulgação da Constituição de 1988, parte relevante do Orçamento estatal tem sido destinada, de modo correto, à educação e à saúde, com impacto positivo sobre os segmentos mais carentes da população. Outra vertente é a distribuição direta de renda, como no programa Bolsa Família, que é um justo socorro, mas não pode ser um meio perene de subsistência das pessoas e famílias. O que seria medida excepcional tornou-se regra, ampliada pela lógica assistencialista e eleitoreira dos governos de distintos partidos. Em 2022, ano eleitoral, o benefício foi duplicado, com o intuito e na esperança de favorecer os candidatos. Ademais, variações desse projeto espalham-se por Estados e municípios.

O Orçamento do governo federal para o exercício de 2024 revelou com clareza a distribuição dos recursos assistencialistas: R\$ 168,2 bilhões ao Bolsa Família, pago a 44,4% das famílias brasileiras; R\$ 111,1 bilhões ao Benefício de Prestação Continuada (BPC); e R\$ 3,5 bilhões ao Auxílio Gás. O total do dinheiro

despendido foi de R\$ 282,8 bilhões, ante apenas R\$ 62,2 bilhões em investimentos públicos em infraestrutura. O assistencialismo solidifica a pobreza. O mais grave, porém, é que não acaba com ela, como deveria ser o objetivo de uma política pública eficaz de caráter social.

Esse modelo de distribuição direta de renda implementado no Brasil é permeado por fortes distorções, a começar pelo fato de o programa ter porta de entrada, mas não de saída, pois apenas provê dinheiro às pessoas, sem oferecer alternativas de ingresso no mercado de trabalho ou em outra atividade que permita a independência dos beneficiários. Paradoxalmente, persiste no País a falta mão de obra em vários setores de atividade. Além disso, parte dos recursos aplicados nessa política pública é gasta pelos beneficiários nos cassinos virtuais. Segundo o Banco Central, as bets abocanharam R\$ 3 bilhões do Bolsa Família em agosto de 2024, 21% dos valores transferidos às famílias naquele mês. É o “bolsa aposta”.

Os valores distribuídos, por não advirem do trabalho, não elevam a produção e geram inflação. Para contê-la,

aumentam-se os juros, que seguem muito altos, agravando o custo Brasil, ao lado de impostos e encargos trabalhistas exagerados, insegurança jurídica e gargalos logísticos. Tais ônus têm, há décadas, desestimulado o investimento produtivo, impedindo o aumento da produção, tornando mais atrativo aplicar recursos no mercado financeiro e favorecendo a especulação, que não gera emprego, renda e desenvolvimento.

Além disso, a política assistencialista agrava o já elevado rombo fiscal acumulado ao longo de décadas. Visando reduzi-lo, a prática de sucessivos governos tem se baseado na mesmice de transferir cada vez mais ao Estado o dinheiro dos setores produtivos e da sociedade, via impostos e taxas, como se observa com o recente aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), cuja revisão é tema de discussão entre Executivo, Legislativo e setor privado.

Com as contas públicas pressionadas, os investimentos em infraestrutura – que multiplicam renda, contribuem para o aumento da produtividade e proporcionam mais bem-estar à população – são cada vez mais transferidos para o setor privado, diretamente impactado pela elevação do custo de capital. Em 2024, dos R\$ 259,3 bilhões aplicados, R\$ 197,1 bilhões tiveram origem na iniciativa particular.

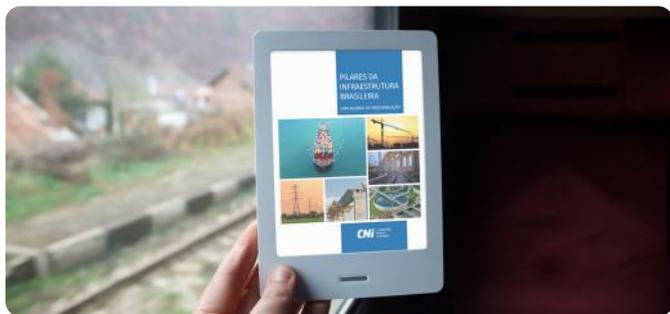
O mais grave é que a taxa total de investimentos produtivos no Brasil é hoje de 17% do Produto Interno

Bruto (PIB), mas seriam necessários ao menos 24% para ascendermos da condição de país de renda média à alta. A China, por exemplo, manteve cerca de 36% entre 1952 e 2021, chegando a 43% naquele último ano. Resultado: centenas de milhões saíram da miséria e a nação asiática tornou-se detentora do segundo maior PIB global.

Devido ao desestímulo ao investimento, vai sendo criado consenso entre os economistas de que o Brasil pode crescer no máximo 2% ao ano para não comprometer o controle da inflação. A impossibilidade de promover aumento mais expressivo do PIB é uma absurda contradição num país que ainda tem cerca de 60 milhões de habitantes na faixa da pobreza (IBGE/2023). Essa nossa “república dos excluídos” equivale a toda a população da Itália, a quinta maior da Europa. Portanto, precisamos gerar empregos em grande escala e transformar o trabalho digno no principal fator de justiça social e distribuição de renda, metas que defendo com ênfase.

Porém, estamos desmontando nossa força produtiva, aposentando precocemente trabalhadores e empreendedores e criando uma base econômica insustentável. No fim, numa triste ironia, os mais prejudicados são justamente aqueles que as políticas assistencialistas pretendem proteger.





Estudo Pilares da Infraestrutura Brasileira – Uma Agenda de Modernização

Modernização da infraestrutura

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) lançou em junho o estudo Pilares da Infraestrutura Brasileira – Uma Agenda de Modernização, que apresenta oito frentes estratégicas para impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura no país. Entre os principais pontos, o documento defende a transformação do investimento em infraestrutura em política de Estado, melhorias na governança dos investimentos públicos, maior segurança jurídica para atrair capital privado e o fortalecimento do mercado de capitais como fonte de financiamento. A CNI estima que, em 2025, os investimentos no setor cheguem a R\$ 277,9 bilhões, sendo 72,2% provenientes da iniciativa privada.

O estudo completo está disponível no site da CNI e pode ser acessado pelo link: static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer_public/66/43/6643e23c-bb79-4c26-ba6f-283614ab9445/estudo_pilares_da_infraestrutura_brasileira.pdf.

Sinicon agora é sócio efetivo da CBIC

O Sinicon passou a integrar oficialmente o quadro de sócios efetivos da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). Fundada em 1957, a CBIC é uma das principais entidades representativas da cadeia produtiva da construção e do mercado imobiliário no Brasil, com forte atuação institucional em favor do desenvolvimento do setor.

No dia 30 de junho, o Sinicon participou de sua primeira reunião do Conselho de Administração da CBIC, instância decisória da entidade, reafirmando seu compromisso com a integração setorial e o fortalecimento da construção no cenário nacional. Representado por seu diretor Executivo, Humberto Rangel, o Sindicato reforçou seu alinhamento estratégico com



O Vice-Presidente Geraldo Alckmin lidera a pasta do MDIC

Investimentos que fazem o Brasil crescer

O evento reuniu autoridades dos três poderes, executivos de empresas de infraestrutura e especialistas para debater estratégias de estímulo aos investimentos no setor. Entre os presentes estavam o presidente em exercício, Geraldo Alckmin, que anunciou a política “Redata” para atrair investimentos em data centers e inteligência artificial, e destacou a importância da reforma tributária para o crescimento econômico.

Os debates abordaram temas como segurança jurídica, transição energética, financiamento de projetos e a atuação do Brasil nos BRICS. O estudo “Livro Azul da Infraestrutura”, apresentado durante o evento, revelou que, nos últimos cinco anos, foram investidos mais de R\$ 1 trilhão em infraestrutura no país, sendo 77% desses recursos de origem privada.

Para mais detalhes, acesse o e-book completo do evento: E-book ABDIB Fórum 2025.



Reunião do Conselho de Administração da CBIC

os temas prioritários debatidos no âmbito da CBIC e sua disposição para contribuir ativamente nos debates e decisões que impactam o setor.

A integração do Sinicon à CBIC amplia as possibilidades de cooperação entre as entidades, fortalecendo a atuação conjunta em defesa de políticas públicas eficazes para a infraestrutura nacional.

Crédito: Divulgação SINICESP



Sérgio Senhorini, presidente do SINICESP

Nova diretoria do SINICESP toma posse e recebe apoio do SINICON

O SINICON marcou presença, no dia 15 de maio, no jantar solene em celebração à posse da nova diretoria do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo (SINICESP). Representando a entidade, o diretor executivo Humberto Rangel esteve na ocasião, que reuniu lideranças do setor para prestigiar o início da gestão 2025–2028, agora sob comando do engenheiro Sérgio Senhorini. A nova diretoria assume com o compromisso de fortalecer o diálogo institucional e impulsionar avanços estratégicos para a construção pesada paulista.

Crédito: Valter Campanato/Agência Brasil



Hugo Motta, presidente da Câmara dos Deputados, discursa durante evento na CNI

CNI celebra Dia da Indústria com autoridades e novos investimentos

Em maio, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) promoveu, em Brasília, um evento em comemoração ao Dia da Indústria, celebrado oficialmente em 25 de maio. A programação reuniu autoridades dos Três Poderes e lideranças do setor produtivo para debater os rumos da indústria nacional. O ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, abordou os impactos da inteligência artificial na democracia, enquanto o vice-presidente Geraldo Alckmin e o ministro da AGU, Jorge Messias, participaram de painéis sobre política industrial e segurança jurídica. Entre os anúncios, destaque para os R\$ 319 milhões destinados a novas chamadas do Programa Mover, voltadas à inovação, mobilidade sustentável e aumento da competitividade.



CANAL DE DENÚNCIAS DO SINICON

TRANSPARÊNCIA E ÉTICA SÃO PILARES DO NOSSO SETOR.

O SINICON disponibiliza um canal seguro, sigiloso e independente para o recebimento de denúncias relacionadas a condutas inadequadas, fraudes, irregularidades ou descumprimento de normas.

ACESSE:

sinicon.org.br/denuncias

Confidencialidade garantida.



Construção pesada ganha destaque com SINICON no Rio Construção Summit

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON) será um dos protagonistas do Rio Construção Summit 2025, que acontece de 24 a 26 de setembro, no Píer Mauá, no Rio de Janeiro. O evento, que é uma realização do Sinduscon-Rio em parceria com a Firjan, reunirá mais de 200 lideranças nacionais e internacionais.

O Rio Construção Summit é um dos principais fóruns de debate sobre os rumos da construção no Brasil e contará com uma programação voltada para inovação, sustentabilidade e desenvolvimento de infraestrutura.

A participação do SINICON reforça o compromisso da entidade com o avanço tecno-

lógico e a busca por soluções sustentáveis e eficientes para o setor. O presidente do Sindicato, Claudio Medeiros, e o diretor Executivo, Humberto Rangel, também marcarão presença no evento, contribuindo para os debates estratégicos ao lado de representantes do Sinduscon-Rio, CBIC, Firjan, FIIC e outras instituições parceiras.

O evento terá entrada gratuita, mediante inscrição no site oficial, e promete ser um espaço estratégico para o fortalecimento do setor e a construção de agendas conjuntas entre empresários, governo e sociedade.

Faça sua inscrição através do site rioconstrucaosummit.com.br

SINICON e MENNDEL & MELO realizam evento sobre os impactos da Reforma Tributária no setor de infraestrutura

Evento, gratuito, será realizado em Brasília e reunirá autoridades e o setor privado.

No próximo dia 20 de agosto, em Brasília, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON), em parceria com o escritório Menndel & Melo Advocacia, promove o evento “Diálogos Estruturantes: Reforma Tributária no Setor de Infraestrutura”, que reunirá algumas das principais lideranças do setor público e privado para debater os impactos da Reforma Tributária sobre a infraestrutura nacional.

A abertura será conduzida pelo Deputado Federal Arthur Lira. Ao longo da manhã, dois painéis reunirão especialistas, parlamentares, senadores e representantes de grandes empresas e entidades setoriais para discutir os principais desafios e caminhos de adaptação à nova legislação tributária.

Entre os nomes confirmados estão o secretário extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, e representantes da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), da ABDIB (Associação

Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base) e das construtoras brasileiras Andrade Gutierrez e Odebrecht. O objetivo é fomentar o diálogo entre os setores público e privado, identificar gargalos e apresentar propostas que fortaleçam a competitividade da infraestrutura brasileira diante do novo cenário tributário.

Com mediação de Menndel Macedo, especialista em Direito Tributário, os painéis também resultarão em entregas e propostas formais que serão encaminhadas aos órgãos competentes. O evento será realizado no B Hotel, em Brasília, das 8h às 13h.

Inscrições gratuitas pelo:

sympla.com.br/evento/dialogos-estruturantes-reforma-tributaria-no-setor-de-infraestrutura/3014128?referrer=www.google.com



APOIO:



Agenda da Infra

Confira a seguir a grade completa de eventos recomendados pelo SINICON para os próximos meses.

Bahia Export 2025 – 14 e 15 de agosto, em Salvador (BA)

Grupo Brasil Export promove...

Informações: forumbrasilexport.com.br

Diálogos Estruturantes – Impactos da Reforma Tributária no Setor de Infraestrutura – 20 de agosto, em Brasília (DF)

Sinicon e Menndel & Melo Advocacia promovem o Diálogos Estruturantes, evento que vai debater os impactos da Reforma Tributária no setor de infraestrutura. Evento gratuito. Informações: sinicon.org.br

XIII Congresso Internacional IBDIC 2025 – 21 e 22 de agosto de 2025, em São Paulo (SP)

Considerado o maior evento sobre Direito da Construção do Brasil. Informações: congresso.ibdic.org.br

Rio Construção SUMMIT 2025 – 24 a 26 de setembro, no Rio de Janeiro (RJ)

Firjan e CBIC realizam, com apoio do Sinicon, o Rio Construção Summit 2025, considerado o maior evento da construção da América Latina. Informações: rioconstrucaosummit.com.br

IX Brasil nos Trilhos 2025 – 1º e 2 de outubro, em Brasília (DF)

ANTF promove evento importante para o setor ferroviário brasileiro, reunindo representantes do setor público e privado para discutir o futuro do transporte ferroviário de cargas no Brasil. Informações: brasilnostrilhos.com.br

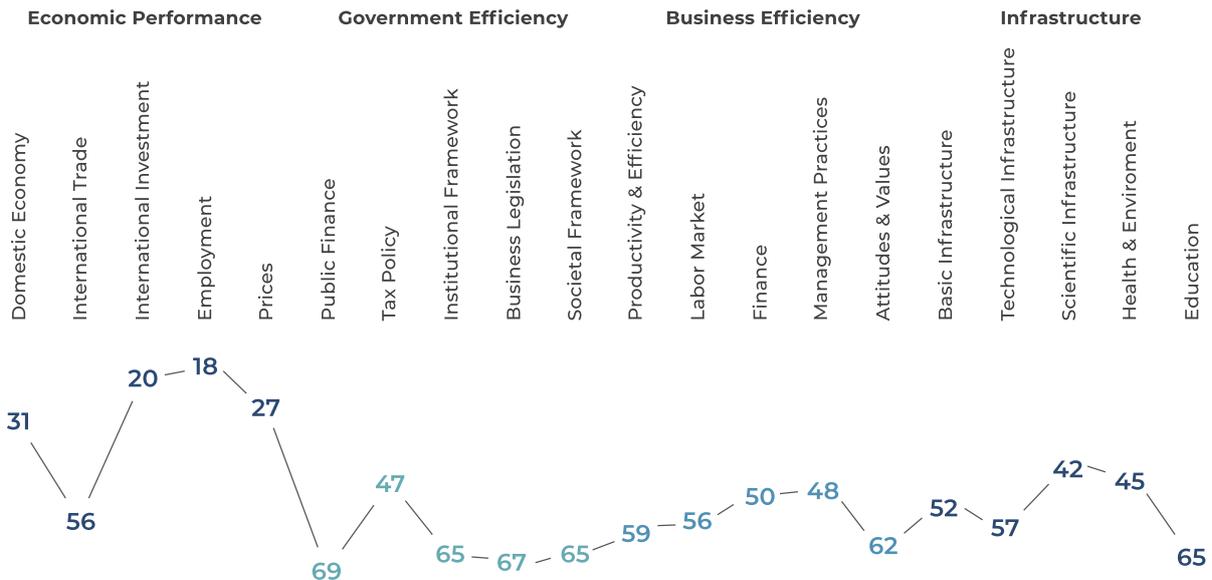
EXPOSIBRAM 2025 – 27 a 30 de outubro, em Salvador (BA)

Realizada anualmente pelo IBRAM, a Expo & Congresso Brasileiro de Mineração (EXPOSIBRAM) é reconhecida como um dos eventos mais importantes do setor mineral na América Latina. Informações: exposibram2025.ibram.org.br

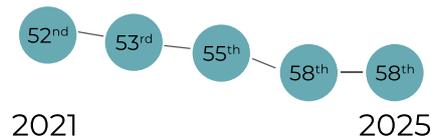
43º Encontro Nacional de Comércio Exterior (ENAEX) – 12 e 13 de novembro, no Rio de Janeiro (RJ)

Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) promove o ENAEX 2025. O objetivo do evento é promover reflexões e debates sobre o comércio exterior. Na edição de 2025, o tema central será “Reindustrializar para Gerar Produtividade na Indústria e Competitividade no Comércio Exterior.”

COMPETITIVENESS LANDSCAPE



INFRASTRUCTURE

Position: 58th | Score: 29.8

Nota sobre competitividade e infraestrutura no Brasil

O Brasil avançou quatro posições no Ranking Mundial de Competitividade (IMD World Competitiveness Ranking 2025), elaborado pela escola de negócios suíça IMD, em parceria com o Núcleo de Inovação, IA e Tecnologias Digitais da Fundação Dom Cabral (FDC), alcançando a 58^a colocação entre 69 países avaliados – seu melhor desempenho desde 2021. Apesar desse progresso, o país permanece entre os últimos colocados, evidenciando desafios estruturais persistentes, especialmente no campo da infraestrutura.

No pilar de infraestrutura, o Brasil manteve a 58^a posição, destacando-se positivamente em subitens como energias renováveis (5^o lugar), taxa de dependência energética (13^o) e custo de telefonia móvel

(15^o). Entretanto, enfrenta sérias deficiências em áreas cruciais para o desenvolvimento sustentável, como habilidades linguísticas (69^o), educação primária e secundária (68^o) e educação em gestão (67^o).

Esses dados refletem a necessidade urgente de investimentos estratégicos em infraestrutura educacional e tecnológica, fundamentais para impulsionar a competitividade do país no cenário global. A superação desses gargalos é essencial para que o Brasil possa transformar seu potencial em resultados concretos e sustentáveis.

Link para acessar o relatório: imd.org/entity-profile/brazil-wcr/#_factor_Infrastructure

INFRAESTRUTURA PARA O BRASIL AVANÇAR



R E V I S T A
infracAMINHOS

Publicação propriedade de:

Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada
Setor Comercial Sul Q. 1 BL E - Brasília, DF, 70655-775
(61) 3223-3161 | www.sinicon.org.br



@SINICONSINDICATO



@SINICON_



SINICON SINDICATO



Sinicon - Sindicato Nacional
da Indústria da Construção Pesada