



R E V I S T A

infraCAMINHOS

**“Infraestrutura não é fim,
é meio para transformar
a economia e a vida
das pessoas”**

**Roberto Garibe, Secretário Especial
do Novo PAC**



Crédito: Henrique Raynal / Casa Civil

**PACTO BRASIL
PELA INFRAESTRUTURA**

PAÍS FORTE SE FAZ COM
ENGENHARIA NACIONAL
FORTE

**PÁGINAS
AZUIS**

CAPACIDADE DE
PLANEJAR PRECISA SER
RESTAURADA NO BRASIL

**CONSTRUTORAS
ALERTAM**

ALTA NO PREÇO DOS
INSUMOS PREOCUPA
SETOR

**FOMENTO À
INFRAESTRUTURA**

BNDES REPOSICIONA
ESTRATÉGIA E FORTALECE
SETOR

Sumário

05

Mensagem do
Presidente

06

Páginas Azuis

10

Uma Obra
na História

11

Panorama:
BNDES

16

Matéria Especial

22

Oportunidades e
Mercado: PL 6.139/2023

25

Parcerias da Infra

26

Raio-X do Setor

30

Matéria de
Capa

32

Oportunidades e
Mercado: Insumos
estratégicos

34

Refletir para Agir:
Alta do petróleo

37

Sustentabilidade
e ESG

39

Conexão
Acadêmica

41

Inovação e
Tecnologia

46

É do Brasil

48

É do Brasil

55

Curtas

58

Agenda da Infra



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 áudio 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

Tatiane Ollé

Eduardo Staino

Rosi Silva

Patrícia Bueno

Claudia Madeira

Ana Beatriz Alcantara

Bruno Brasil

Gustavo Antunes

Dante Degani

Conselho Diretor

Nelson Roberto Moura

Alexandre Filho

Carlos Raimundo Nascimento

Raimundo Cruz

Albuino de Azeredo Junior

José Maria de Azevedo

Juliana Marques

Waldomiro Tartuce

Paulo Brechbiller

Valdir Oliveira

Rony Moura

Roque Meliande

Fernando Carlos Teixeira

Conselho Consultivo

Renato Matos

Paulo Coutinho

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 (Odebrecht)

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

Coordenador

Grupo de Trabalho Seguro

Garantia

Paulo Coutinho

Diretorias Regionais

Bahia: Ronald Velame

Goiás: Waldomiro Tartuce

Pará: Carlos Nascimento

Pernambuco: Fernando Teixeira

Piauí: João Eduardo

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, 2539, CEO

Salvador Shopping, Torre Nova Iorque, sala 2614, Caminho das Árvores, Salvador-

Ba, CEP 41.829-021

Tel.: (71) 3450-8542

Goiás: Avenida T.4, nº 619, Edifício Buena

Vista Office Design, sala 2010

St. Bueno, Goiânia - GO/ CEP:

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 (Conserp 1ª/nº 233)

marcelogentil@sinicon.org.br

Editor-Adjunto

Ruy Conde (IT Comunicação)

Editora e redatora

Paloma Conde (IT Comunicação)

Projeto gráfico e diagramação

Fernanda Rios (IT Comunicação)

Revisão

IT Comunicação

Fale Conosco

infracaminhos@sinicon.org.br

Para anunciar

infracaminhos@sinicon.org.br





Foto: Divulgação/SINICON

Claudio Medeiros, presidente do SINICON

Fortalecer infraestrutura é avançar em qualidade de vida

As empresas de construção pesada brasileiras são vocacionadas para investir, assumir riscos e transformar projetos em desenvolvimento. Ao longo de décadas, a engenharia nacional foi decisiva para integrar regiões, ampliar a competitividade do país e sustentar ciclos de crescimento econômico. Sempre que o Brasil avançou em infraestrutura, avançou também em emprego, produtividade e qualidade de vida.

Essa vocação, no entanto, exige atenção permanente. A engenharia brasileira depende de previsibilidade, segurança jurídica, ambiente regulatório equilibrado, financiamento adequado e políticas públicas que reconheçam o caráter estratégico do setor. O baixo investimento público e a instabilidade institucional comprometem competências técnicas

e empresariais que levam muitos anos para serem construídas.

Defender a engenharia brasileira é defender a capacidade do país de planejar e executar o seu futuro.

Nesta edição da Revista Caminhos, o SINICON reúne análises, dados e reflexões que contribuem para esse debate de forma qualificada e responsável. Convido os leitores a acompanharem o conteúdo desta edição e a disseminarem essas ideias, fortalecendo uma agenda de desenvolvimento baseada em engenharia nacional forte, empresas sólidas e visão de longo prazo.

Claudio Medeiros
Presidente do SINICON

Foto:



Professor Belluzzo destaca o fortalecimento do planejamento como condição indispensável para o Brasil alcançar um ciclo consistente de crescimento

Em entrevista exclusiva ao podcast Caminhos, do SINICON, o economista Luiz Gonzaga Belluzzo - um dos mais influentes pensadores do desenvolvimento econômico brasileiro - defendeu a urgência de o país resgatar sua capacidade de planejamento de longo prazo como condição essencial para impulsionar os investimentos em infraestrutura e sustentar um ciclo consistente de crescimento. Professor emérito da Unicamp, Belluzzo construiu uma trajetória marcada pela combinação rara entre reflexão teórica sofisticada e atuação prática na formulação de políticas públicas, consolidando-se como um homem de “pensamento e ação”, cuja contribuição atravessa décadas do debate econômico nacional.

Ao longo da conversa, Belluzzo critica a predominância de uma visão fiscal “estática”, que, segundo ele, limita o papel do Estado e compromete a capacidade de enfrentar gargalos estruturais históricos, especialmente no campo da infraestrutura. Para o economista, o Brasil precisa superar amarras conceituais que desconsideram o investimento público como indutor do desenvolvimento e retomar uma agenda estratégica que articule financiamento, planejamento e execução de grandes projetos. Sua leitura, ancorada em ampla experiência acadêmica e institucional, reforça a ideia de que o país só conseguirá avançar de forma sustentada ao alinhar inteligência econômica,

Infraestrutura exige planejamento, coordenação e novo olhar sobre o papel do Estado, diz Luiz Gonzaga Belluzzo

capacidade estatal e visão de futuro - elementos que marcaram sua própria trajetória intelectual e pública.

Confira a seguir a entrevista exclusiva, concedida do seu escritório, em São Paulo.

infraCaminhos - Como o senhor avalia o papel do planejamento de longo prazo na retomada dos investimentos em infraestrutura no Brasil?

Luiz Gonzaga Belluzzo (LGB) - Essa pergunta é fundamental, porque o planejamento que teve vigência no Brasil nos anos 1950 - e mesmo após o golpe militar continuou - é um ingrediente essencial para o avanço da economia, sobretudo na infraestrutura. O que aconteceu, há algum tempo, foi o abandono completo dessa ideia e até a negação de sua importância, o que foi muito ruim. Não se conseguiu recuperar essa visão. Vou invocar alguns autores, sobretudo Keynes, que, na Teoria Geral, estabeleceu a distinção entre orçamento de capital e orçamento corrente - gastos de capital e gastos correntes. Ele escreveu isso após a Grande Depressão para mostrar as deficiências da economia e da política econômica nas décadas anteriores.

O planejamento precisa ser restaurado no Brasil, pois as ações do Estado estão muito dispersas, sem

unidade suficiente. Isso tem a ver com a natureza do gasto e com a formação da renda. No debate econômico brasileiro atual, não há essa conexão entre gasto e renda, o que considero uma falha grave. Sem gasto, não há renda. O funcionamento da economia depende da sucessão de gastos que impulsionam o crescimento da renda.

Portanto, recuperar a ideia de planejamento é fundamental para que a economia brasileira ganhe impulso, força e crescimento, contemplando também as instituições privadas que contribuem para a melhoria da infraestrutura. Nos anos 1950, por exemplo, estava claro que o Estado estava atrelado a um planejamento indicativo, com colaboração do setor privado.

“ O planejamento precisa ser restaurado no Brasil, pois as ações do Estado estão muito dispersas, sem unidade suficiente. ”

Luiz Gonzaga Belluzzo

infraCaminhos - Como restaurar a capacidade do governo de investir em infraestrutura e direcionar esses recursos para obras estruturantes?

LGB - Nós contamos com os projetos de parceria público-privada. Eu acho que essa é uma forma adequada. Agora, o que é importante é olharmos para a frente, colocando os programas públicos do Estado a serviço desse planejamento que mencionei. Não se pode separar as coisas, porque separar dá uma ideia imperfeita das relações econômicas que se estabelecem em uma sociedade capitalista contemporânea. Recentemente estive no consulado chinês e fiz uma palestra mostrando que a concatenação das instituições do Estado com o setor privado levou a China a um avanço impressionante. Eu diria que é o país em que o empreendedorismo é mais intenso e muito bem distribuído. Então, temos que recuperar essas ideias fundamentais. Vou repetir que é preciso planejar através do orçamento de capital para colocar a economia em uma trajetória de crescimento adequado.

“ O funcionamento da economia depende da sucessão de gastos que impulsionam o crescimento da renda. ”

Luiz Gonzaga Belluzzo



Foto: Biblioteca da Presidência da República

A grande capacidade de planejar e mobilizar forças do presidente Juscelino Kubitschek foi ressaltada pelo professor Belluzzo

infraCaminhos - É possível conciliar responsabilidade fiscal com a ampliação dos investimentos?

LGB - Deixe-me fazer uma consideração anterior à sua pergunta: esse debate do risco fiscal, do déficit primário e do déficit nominal está todo ele marcado por uma visão estática da economia. Nessa visão, não se considera o fato de que o investimento em infraestrutura, se for bem organizado, promove um maior equilíbrio nas contas públicas. Se vocês observarem o que aconteceu no segundo governo Lula, a taxa de investimento subiu de 17% para 22,5%, e isso provocou uma taxa de crescimento média em torno de 3,5% a 4%. Além disso, houve superávit primário em todos os anos, chegando inclusive ao período Dilma.

Por que ocorre isso? Porque isso é tão óbvio que ousou dizer que os economistas não se dão conta, ficam cingidos a essa visão estática. Na verdade, uma coisa não nega a outra; se você não tiver um projeto

adequado de gestão da dívida pública... aliás, queria fazer uma observação: quando se fala em rolagem da dívida pública, temos claro como se rola. Rola-se pela emissão de nova dívida. Então, na maioria dos casos, não se tem um gasto com a dívida pública; tem-se apenas uma relação ruim entre o crescimento da economia e o crescimento da dívida.

Mas essa relação tem que ser observada a partir da perspectiva de que é o gasto que cria a renda. Se ele cria renda, aumenta também a receita fiscal. É esse o exemplo dado no segundo governo: a receita fiscal acaba produzindo o superávit primário. Essa conexão, que considero fundamental, nasce de um abandono das visões que prevaleceram no pós-guerra. Isso surgiu em todos os países: essa concatenação entre o investimento público e o crescimento da renda.

“ Esse debate do risco fiscal, do déficit primário e do déficit nominal está todo ele marcado por uma visão estática da economia

Luiz Gonzaga Belluzzo

Se observarem os chamados “30 anos gloriosos”, o que aconteceu? Houve déficits primários expressivos nos países europeus? Não. Nem mesmo nos Estados Unidos, por conta da herança rooseveltiana. A partir do final dos anos 70 e início dos 80, começou a despontar uma visão macroeconômica que não é capaz de capturar essa forma essencial de funcionamento de uma economia monetária e financeira capitalista.

Os senhores estão, na verdade, lutando por uma forma de organização da economia - com planejamento e tudo o mais - que é importante para restabelecermos esse movimento virtuoso entre investimento público e infraestrutura. Deveria ser registrado que isso é investimento em infraestrutura. Mencionei na minha palestra sobre a China a importância da expansão ferroviária, que hoje tem cerca de 440 mil quilômetros de ferrovias. Isso sem falar na expansão

das rodovias e na constituição de formas de refinanciamento desses projetos.

O que observamos aqui é uma inadequação completa do que está sendo praticado em relação às necessidades de crescimento. É preciso se livrar desse dogma que impede que o investimento público contribua organicamente para o crescimento da economia.

infraCaminhos - Quais são as causas da escassez de mão de obra qualificada?

LGB - Sobre a questão dos engenheiros, gostaria de assinalar uma experiência que tive com a Escola Politécnica. Conversando sobre a formação e onde eles começaram a trabalhar, notei que um grande número de engenheiros está hoje dedicado ao mercado financeiro. Isso significa que caiu a demanda por engenheiros enquanto formuladores de projetos de infraestrutura. Vocês têm razão: caiu a oferta de mão de obra porque houve um declínio nos projetos que estamos discutindo. Isso é muito grave, porque o Brasil tem, por meio de suas universidades - sobretudo as públicas -, uma importância grande na formação de engenheiros. Teria que haver um programa educacional associado à ideia do aumento do gasto público. Isso atrairia mais engenheiros para essa função essencial em vez do mercado financeiro.

infraCaminhos - Como o Brasil pode retomar sua posição no mercado internacional de engenharia?

LGB - Tivemos, de fato, uma regressão, inclusive no financiamento dos projetos internacionais. Preciso dizer que um episódio muito negativo para as empresas de infraestrutura foi a Lava Jato. Ela encolheu grandes empresas, como a Odebrecht, que foram praticamente dizimadas. Dou um exemplo pessoal: tomei um Uber para Campinas e o motorista era um engenheiro que trabalhava na Odebrecht e tinha sido demitido por conta desse processo. Mais uma vez, é a falta de concatenação entre o Estado - desta vez representado pelo Judiciário - sem noção do que isso significa para a economia. Espero que esteja se recuperando, pois a expansão internacional dessas empresas era impressionante. É preciso recuperar

o financiamento, pois as empresas brasileiras têm qualidade para gerir investimentos de infraestrutura em outros países.

infraCaminhos - A classificação do investimento público como despesa prejudica as políticas públicas?

LGB - Você tocou em um ponto crucial. Esse bloqueio ao que chamei de orçamento de capital - essa não existência - já foi superado no Brasil em outros momentos. O que aconteceu agora é que se desvinculou completamente a distinção entre orçamento corrente e orçamento de capital. Seria necessário restabelecer isso; tenho insistido com amigos que estão no governo. O orçamento de capital deve ser um estabilizador da taxa de crescimento e de investimento. Misturar os dois demonstra ignorância sobre o funcionamento desta economia.

Se não houver uma construção que facilite o investimento em infraestrutura, não conseguiremos recuperar as formas de coordenação exigidas. Há um bloqueio grande nascido das visões geradas nos mercados financeiros. Como eles têm uma visão tosca do equilíbrio, não imaginam um orçamento que tenha a ver com as flutuações da economia.

Fico pasmo de ver que se repete essa banalidade da inexistência do orçamento de capital. Nem todo gasto é parecido. Como disse Keynes, o investimento é o impulsionador desta economia - tanto o privado quanto o público.

É necessário um programa que ultrapasse as limitações da visão convencional, incluindo a constituição de fundos adequados para o investimento. Muitos economistas e editoriais de jornais falam do gasto público apenas como “gastança”, o que nasce de uma incompreensão grave de como funciona a economia.

infraCaminhos - Como o senhor avalia a eficiência do Estado?

LGB - Essa contraposição entre a ineficiência do Estado e a eficiência do setor privado não encontra respaldo na experiência do capitalismo. O New Deal de Roosevelt, após a Grande Depressão, restaurou o

investimento público e a relação virtuosa entre Estado e setor privado. Concordo que hoje não temos uma constituição nas investidas do Estado para melhorar sua eficiência; é preciso rever isso porque o planejamento está muito fragmentado. Não se trata de centralizar aos moldes da União Soviética, mas de olhar o exemplo da China e nossa própria memória. É uma questão de construção institucional: como articular as várias dimensões econômicas do Estado para ter mais eficiência.

“Tivemos, de fato, uma regressão, inclusive no financiamento dos projetos internacionais. Preciso dizer que um episódio muito negativo para as empresas de infraestrutura foi a Lava Jato.”

Luiz Gonzaga Belluzzo



Foto: Divulgação SINICON

A entrevista completa com o professor Belluzzo está disponível nos canais do SINICON, Poder360 e M&M Lexis Editora no Youtube

Sobre o entrevistado

Luiz Gonzaga Belluzzo é economista e professor emérito da Unicamp, reconhecido como um dos principais nomes do pensamento desenvolvimentista no Brasil. Foi secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, presidente do Conselho Curador do BNDES e presidente da Sociedade Esportiva Palmeiras.



O primeiro monotrilho do Brasil é um marco da engenharia brasileira

Uma obra de impacto

A Linha 15-Prata do Metrô SP é o primeiro monotrilho do Brasil e um marco de engenharia sem precedentes na América Latina. Operando atualmente com 11 estações e 16 km de extensão entre Vila Prudente e Jardim Colonial, este empreendimento transforma a rotina de mais de 150 mil passageiros todos os dias em São Paulo.

A liderança da Álya Construtora na execução deste modal 100% elétrico e sustentável garantiu o Prêmio de Mérito do Post-Tensioning Institute - PTI (2017) pela excelência estética e funcional da estrutura pro-

tendida e o reconhecimento da União Internacional dos Transportes Públicos - UITP (2013) na categoria Inovação em Intermodalidade.

Com obras avançadas, a etapa atual interligará Ipiranga à Jacú-Pêssego, prevendo ainda uma expansão futura até Cidade Tiradentes, onde a capacidade operacional estimada saltará para meio milhão de pessoas por dia. Um legado de eficiência que conecta regiões e aproxima oportunidades através da engenharia com propósito.



Luciana Costa, do BNDES, destaca como o Banco vem redesenhando sua atuação para enfrentar o déficit histórico de investimentos em infraestrutura

PANORAMA

BNDES reposiciona estratégia e aposta em infraestrutura sustentável para liderar novo ciclo de investimentos no Brasil

Em um momento decisivo para o futuro da infraestrutura brasileira, a diretora de Infraestrutura e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, detalha como o Banco vem redesenhando sua atuação para enfrentar o déficit histórico de investimentos, ampliar a participação do capital privado e alinhar crescimento econômico à agenda climática. À frente de uma das áreas mais estratégicas da instituição, ela revela como o planejamento de longo prazo, a inovação financeira e o foco em sustentabilidade estão no centro de uma agenda que já mobilizou centenas de bilhões de reais e busca transformar estruturalmente o país nos próximos anos.

Confira a entrevista exclusiva para a revista *infraCaminhos*, do SINICON.

infraCaminhos - Quais são as diretrizes atuais do BNDES para a concessão de crédito ao setor de infraestrutura e como elas se alinham às prioridades estratégicas do país?

Luciana Costa (LC) - A Estratégia de Longo Prazo do BNDES é formulada de acordo com as políticas públicas definidas para o país, de modo a promover o alinhamento das atividades do Banco com as demais ações governamentais, potencializando a atuação do setor público. Assim, em sintonia com a Estratégia Federal de Desenvolvimento (EFD), que busca fomentar o desenvolvimento da infraestrutura, com foco no ganho de competitividade e na melhoria da qualidade de vida, assegurando a sustentabilidade ambiental e propiciando a integração nacional e

internacional, a atual Estratégia do BNDES 2026-2030 define duas grandes diretrizes estratégicas para o apoio via crédito ao setor de Infraestrutura.

infraCaminhos - Como o Banco define os setores e projetos considerados estratégicos dentro da carteira de infraestrutura?

LC - Primeiro, observamos como o projeto pode reduzir a lacuna de investimentos em infraestrutura, promovendo resiliência e adaptação climática, transição energética e ampliando o acesso a serviços de qualidade, com redução de desigualdades. Segundo, se concentra em estruturar e financiar projetos de infraestrutura e de transição energética de forma articulada com o desenvolvimento da indústria brasileira. Neste caso, destacam-se os projetos voltados para: o uso de fontes renováveis, gás natural, armazenamento, novas rotas tecnológicas e eficiência energética; implantação, expansão, modernização e adaptação de ativos do setor elétrico (geração, transmissão e distribuição); logística (rodovias, ferrovias, hidrovias, dutos, navegação, apoio marítimo e portuário, portos e aeroportos) e mobilidade urbana; equipamentos e estruturas de apoio de infraestrutura; indústria naval; universalização do saneamento básico; gestão integrada adequada de resíduos sólidos urbanos; desenvolvimento ou a utilização de novas tecnologias, tais como, captura e armazenamento de carbono (CCUS), hidrogênio de baixo carbono e seus derivados, combustíveis sustentáveis (biometano, Sustainable Aviation Fuel, diesel verde, dentre outros) e eletrificação ou hibridização de frotas; telecomunicações, com foco em banda larga e data centers sustentáveis; infraestrutura educacional, com foco na educação básica; e infraestrutura de saúde, com foco nos serviços prestados no âmbito do SUS.

infraCaminhos - Quais são hoje os principais projetos de infraestrutura em andamento financiados pelo BNDES e qual o volume de recursos já comprometidos em cada um deles?

LC - O Brasil vive um verdadeiro ciclo de crescimento dos investimentos em infraestrutura, impulsionado por concessões, leilões e projetos estruturados, com volumes expressivos distribuídos entre diferentes setores.

Esse resultado é fruto de um sólido arcabouço jurídico e institucional e de elementos que são muito relevantes para os investidores: um elevado potencial de crescimento em infraestrutura; um ambiente jurídico-regulatório cada vez mais claro, estável e estruturado; e a disponibilidade de diversos instrumentos financeiros para viabilizar esses investimentos.

Nesse contexto, o BNDES desempenha um papel central. O Banco é um dos maiores financiadores de infraestrutura do mundo e, no Brasil, atua como o principal provedor de funding de longo prazo, oferecendo diversas soluções financeiras que atendam às necessidades de cada projeto.

As aprovações totais do BNDES para infraestrutura alcançaram R\$ 224 bilhões no período 2023-2025, 34% acima do volume aprovado entre 2019-2022 (R\$ 167 bilhões em quatro anos), impulsionando aproximadamente R\$ 425 bilhões em investimentos (CAPEX) na economia real. Esses números foram alcançados com baixíssima utilização de recursos subsidiados: desde 2023, mais de 85% das aprovações do BNDES para infraestrutura ocorreram com recursos sem subsídio, contra 100% subsidiado até o final de 2022, quando estava vigente o alfa redutor da Taxa de Longo Prazo (TLP).

Entre 2023-2025, o BNDES apoiou projetos emblemáticos e transformadores, dentre eles o maior financiamento a rodovia da história (BR116 – Presidente Dutra), no valor de R\$ 10,75 bilhões; o maior financiamento de aeroportos (Bloco de 11 aeroportos, incluindo Congonhas), no valor de R\$ 4,7 bilhões; o Plano de Investimentos em Mobilidade para o Estado de São Paulo, composto por Linha

Foto: Tomaz Sitta/Agência Brasil



Aloizio Mercadante, figura central no fomento à infraestrutura, tem defendido um "superciclo de investimentos"

2 e Trem Intercidades, no valor R\$ 10 bilhões; e o maior financiamento de resíduos sólidos de sua história, de R\$ 432 milhões para a Loga/SP). Destaca-se também, o apoio de R\$ 2,5 bilhões à eletrificação da frota de ônibus do município de São Paulo, tornando-se o maior financiador de ônibus elétricos da América Latina. E, no final de 2025, o BNDES apoiou o projeto da Ferrovia Eldorado, com a emissão da primeira debênture de infraestrutura (Lei nº 14.801), no valor de R\$ 1 bilhão.

infraCaminhos - De que forma o BNDES tem estruturado suas operações para ampliar a participação do capital privado nos projetos de infraestrutura?

LC - O BNDES dispõe de uma ampla gama de produtos financeiros para os setores de infraestrutura, utilizados conforme as necessidades específicas de cada projeto, com prazos e condições adequados. O Banco tem apoiado cada vez mais projetos estruturados na modalidade de Project Finance non recourse, com garantias condicionadas à performance do projeto, além de estruturas inovadoras de garantias, calibradas conforme o desempenho do projeto, permitindo a migração para non recourse antes do completion. E, em paralelo, o Banco vem ampliando fortemente a utilização de debêntures como um dos principais instrumentos de financiamento à infraestrutura, aumentando a atratividade dos projetos e alavancando recursos do mercado de capitais. A participação das debêntures nos financiamentos à infraestrutura saltou de menos de 11% em 2022 para cerca de 45% em 2025. Vale destacar que o BNDES também atua na coordenação e na distribuição de ofertas públicas de debêntures, atraindo a participação de outros credores e podendo prover garantia firme para as ofertas.

Além disso, o BNDES tem evoluído sua atuação ao desenvolver instrumentos financeiros que contribuem diretamente para a mitigação de riscos e o aumento da previsibilidade dos projetos. Soluções com estruturas mais flexíveis de financiamento, mecanismos que reduzem o custo de carregamento e a exposição à volatilidade de juros e, especialmente, instrumentos que permitem aos projetos ao longo do tempo a substituição de dívidas mais onerosas

por novas captações em momentos de maior liquidez e menor aversão ao risco. Essas medidas ajudam a garantir a viabilidade dos projetos desde o início e ao longo de todo o seu ciclo, além de contribuir para atrair o capital privado.

É nesse cenário que o pacote de novas soluções do BNDES – PEFI (Pacote de Estabilização de Funding para Infraestrutura) – atua, buscando ampliar a capacidade de estruturação financeira e mitigar riscos para o projeto, para os investidores e até para os demais credores. O que já notamos é um elevado interesse do mercado pelos produtos que conferem maior flexibilidade – além de já utilizados no final de 2025, esperamos que, ao longo do ano de 2026, boa parte das estruturas financeiras lideradas pelo BNDES contem com a possibilidade de substituição de parte da dívida.

O Brasil apresenta, em 2026, uma combinação relevante entre necessidade e oportunidade: um amplo gap de infraestrutura, acompanhado por um ciclo consistente de expansão dos investimentos em diversos setores. Nesse contexto, previsibilidade e acesso a funding de longo prazo em condições adequadas são elementos centrais para viabilizar projetos e sustentar sua execução, especialmente em um ambiente marcado por volatilidade nas condições financeiras.

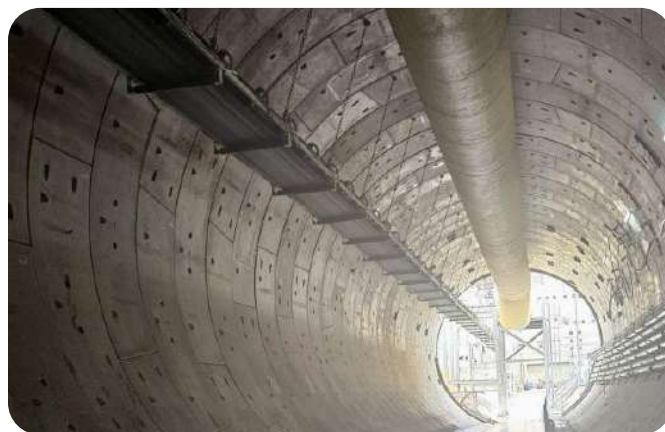


Foto: Divulgação SINICON

Historicamente, o BNDES tem apoiado a melhoria da infraestrutura do país

infraCaminhos - Como evoluiu a distribuição setorial dos financiamentos (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia, saneamento e mobilidade urbana) ao longo da última década?

LC - O setor de rodovias brasileiro apresenta uma expansão sem precedentes do investimento, puxado

pelo elevado volume de leilões realizado nos anos recentes, com um pipeline ainda expressivo de novos projetos a serem concedidos para a iniciativa privada. Desde 2023, apenas o Governo Federal realizou 22 leilões de concessões rodoviárias – com um capex de R\$ 150 bilhões e uma extensão total de mais de 10 mil quilômetros já contratados. Há a expectativa de 13 novos projetos leiloados em 2026 (o primeiro já ocorrido em 31/03/2026).

O setor de saneamento vive um momento particularmente favorável, marcado pela expansão consistente dos investimentos efetuados ao longo dos últimos anos. Esse crescimento é impulsionado, sobretudo, pelos grandes leilões realizados recentemente, estruturados pelo BNDES, além de contar com um pipeline robusto de projetos em estruturação.

O setor de mobilidade urbana apresenta uma retomada gradual de investimentos, após um período de forte contração decorrente da pandemia. Para o setor metroferroviário, os investimentos em 2026 são concentrados principalmente no Estado de São Paulo, com destaque para os investimentos realizados na construção da Linha 6 do Metrô de São Paulo, linhas 8 e 9 de trens metropolitanos e o início das obras do Trem Intercidades Eixo Norte e da modernização das Linhas 11, 12 e 13 de trens. Além de São Paulo, investimentos relevantes estão acontecendo em outras regiões metropolitanas, como Belo Horizonte e Salvador. Há também um crescimento nos investimentos para renovação de frota e ônibus elétricos, impulsionados pelo Novo PAC - Refrota.

São esperados ainda investimentos expressivos nos setores de ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias, que incluem diversos projetos listados no Novo PAC. Dentre os investimentos previstos, destacam-se 8 leilões de ferrovias com capex total superando R\$ 100 bilhões e 14 arrendamentos portuários (capex de R\$ 10,3 bi). Em aeroportos, no âmbito do programa AmpliAR, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 731,6 milhões nos 13 aeroportos concedidos na 1ª etapa, realizada em 2025. Para a 2ª etapa do programa, há expectativa de novos investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão, com leilão projetado de 20 aeroportos para o segundo semestre de 2026.

infraCaminhos - O BNDES tem priorizado determinados modelos contratuais, como concessões e PPPs, na alocação de crédito? Em caso afirmativo, quais critérios orientam essa priorização?

LC - No Brasil, o setor de infraestrutura tem se desenvolvido, em grande medida, a partir de projetos estruturados nas formas de concessões e PPPs, com foco na atração do capital privado, destravando investimentos importantes e reduzindo o comprometimento de recursos públicos. Nesse contexto, o BNDES também exerce papel relevante, apoiando entes públicos com a estruturação de projetos que são concedidos para a execução da iniciativa privada. Do ponto de vista do financiamento, o BNDES atua como principal provedor de crédito de longo prazo no país. Os projetos financiados devem estar, sobretudo, alinhados ao planejamento estratégico do Banco e às políticas públicas, além de demonstrar viabilidade econômico-financeira.



Foto: Jonathan Lima/MPOR

A Diretoria de Infraestrutura do Banco, liderada por Luciana Costa, tem atuado de forma transversal com os ministérios que tratam do tema

infraCaminhos - Que instrumentos financeiros o BNDES tem utilizado para diversificar as fontes de funding e reduzir o custo do crédito para o setor?

LC - O BNDES dispõe de múltiplas soluções financeiras para viabilizar os investimentos em infraestrutura, adequadas às necessidades de cada projeto. Especialmente nesse setor, o BNDES tem combinado instrumentos de mercado, blended finance e novas estruturas financeiras, na intenção de reduzir o custo do crédito. Temos intensificado a utilização de instrumentos de mercado, como as debêntures incentivadas, com a possibilidade de atuarmos tanto

como estruturador e coordenador da emissão quanto investidor âncora, contribuindo para atrair outros investidores privados, diluir o risco e reduzir o custo médio do crédito.

Também temos concentrado esforços em reduzir a dependência de recursos fiscais (Tesouro e FAT), captando recursos no mercado doméstico, através de LCD (Letra de Crédito do Desenvolvimento) e LCA (Letra de Crédito do Agronegócio), além de captações externas e com organismos multilaterais, como NDB e BID. Vale destacar ainda o uso de recursos de fundos estruturados, como Fundo Clima e FI-FGTS, com outros recursos de mercado, o que também reduz o custo final do crédito. São diversas as iniciativas adotadas pelo BNDES para diversificar seu funding e aumentar a parceria com o setor privado, de modo a aumentar o volume de financiamento para infraestrutura com menor custo fiscal e menor custo de crédito para os investidores.

infraCaminhos - Quais são as metas do BNDES para expansão do crédito à infraestrutura nos próximos anos e, na visão do Banco, quais obstáculos ainda precisam ser superados para ampliar o ritmo de investimentos?

LC - O setor de infraestrutura vem liderando as aprovações do BNDES, alcançaram R\$ 224 bilhões desde 2023, com perspectivas de ultrapassar R\$ 300 bilhões em valor financiado no quadriênio (2023-2026). A expectativa é que esse movimento perdure nos próximos anos.

A expansão de investimento é especialmente vista no setor rodoviário, que apresenta ao menos 16 leilões previstos para 2026 – com capex contratado de R\$ 95 bilhões. No saneamento, os investimentos também são expressivos, em função da exigência da universalização dos serviços até 2033. No setor de mobilidade urbana, espera-se para 2026 a aprovação do novo marco legal do setor, além de, pelo menos, três leilões no setor metroviário, totalizando capex de R\$ 34,2 bilhões. Adicionalmente, diversos municípios estão em processo de concessão dos serviços de ônibus, com destaque para Curitiba (projeto estruturado pelo BNDES). Nos setores de logística, os investimentos previstos também são

significativos, com 8 leilões de ferrovias cujos projetos somam capex que supera R\$ 100 bilhões.

Esse movimento reforça a percepção de pipeline robusto e contínuo, elemento-chave para atrair capital de longo prazo. Ao mesmo tempo, a previsibilidade é um dos pilares centrais para a viabilização de investimentos de longo prazo em infraestrutura. Trata-se de projetos intensivos em capital, com horizontes longos de maturação e que necessitam de instrumentos financeiros com prazo dilatado e precificação adequada. Nesse contexto, quanto maior a previsibilidade de fluxos de caixa, das regras contratuais e das condições de financiamento, menor é a percepção de risco, o que se traduz em maior apetite para os investidores.

No caso brasileiro, esse aspecto ganha ainda mais relevância devido à volatilidade estrutural das taxas de juros e das condições de mercado. Não é incomum que um leilão de infraestrutura ocorra em um momento de maior liquidez e taxas mais baixas, incentivando ofertas mais agressivas por parte dos investidores. No entanto, entre o leilão e a efetiva estruturação do financiamento, o que pode levar meses, não é incomum uma mudança no cenário macroeconômico, podendo levar a elevação das taxas de juros, a uma maior aversão ao risco e ao encurtamento do prazo dos financiamentos. Esse descasamento é problemático, pois pode comprometer a viabilidade econômico-financeira dos projetos, reduzir margens, exigir reequilíbrios contratuais ou, em casos mais extremos, levar à postergação ou até inviabilização dos investimentos.

É nesse esse cenário que o BNDES desempenha um papel relevante, oferecendo soluções financeiras flexíveis e compatíveis com o perfil dos ativos, buscando ampliar a capacidade de estruturação financeira e mitigar riscos para o projeto, para os investidores e até para os demais credores. Em conjunto com um mercado de capitais mais maduro e atuante, esse ecossistema fortalece a atratividade do país para investidores de longo prazo e sustenta retornos mais consistentes ao longo do ciclo dos projetos.

O PACTO BRASIL PELA INFRAESTRUTURA ESTÁ NO AR



Entidades lançam Pacto Brasil pela Infraestrutura para recuperar setor e dobrar investimentos até 2030

Iniciativa reúne 11 entidades da construção pesada e propõe metas, governança e ações imediatas para elevar o estoque de infraestrutura ao padrão global de 60% do PIB

O Brasil chegou a um divisor de águas em sua trajetória de desenvolvimento. Com um estoque de infraestrutura estagnado em 35,5% do PIB - enquanto a média global orbita os 60% - o país enfrenta gargalos históricos que limitam a produtividade e a qualidade de vida dos brasileiros. Para romper essa inércia, foi lançado o Pacto Brasil pela Infraestrutura, uma aliança estratégica que une Estado, setor privado e sociedade civil em torno de um Projeto Nacional de Desenvolvimento.

A proposta busca construir uma estratégia unificada entre Estado, setor privado e sociedade civil para ampliar investimentos e corrigir distorções que há décadas limitam a competitividade e a qualidade de vida no país.

O ponto de partida do Pacto é o estudo “Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro”, desenvolvido pelo SINICON em parceria com a FIRJAN. Os dados são alarmantes: em 2024, o Brasil investiu

Prioridades Setoriais: Onde o investimento vai chegar

O Pacto detalha ações específicas para cada modal e área crítica:

Setor	Foco principal
Transportes	Recuperação da malha rodoviária e retomada das ferrovias para escoamento de cargas.
Saneamento	Aceleração da universalização com projetos “bancáveis” e escala de execução.
Energia	Reforço da transmissão e geração com foco em competitividade e confiabilidade.
Digital	Expansão de fibra óptica e cobertura 4G/5G em áreas remotas.

apenas 2,22% do PIB em infraestrutura. Esse valor é inferior à taxa de depreciação anual dos ativos, estimada em 2,27%.

“O que o Brasil investe hoje sequer garante a manutenção do que já existe, quem dirá ampliar e modernizar o país”, aponta o documento.

Metas centrais - O Pacto propõe duas metas centrais. Entre 2026 e 2030, dobrar o volume anual de investimentos até superar 4% do PIB. Entre 2031 e 2045, elevar gradualmente o estoque de infraestrutura até o patamar de 60% do PIB, reduzindo o chamado custo Brasil e ampliando a produtividade. As metas setoriais traduzem o tamanho do desafio: recuperar a malha rodoviária, retomar o papel das ferrovias no escoamento de cargas, modernizar portos, acelerar a universalização do saneamento, ampliar a mobilidade urbana de alta capacidade, reforçar a transmissão e geração de energia e expandir a infraestrutura digital.

“O que o Brasil investe hoje sequer garante a manutenção do que já existe, quem dirá ampliar e modernizar o país.”

O documento também destaca entraves práticos que justificam a necessidade das metas, como rodovias em estado inadequado, perdas logísticas bilionárias, déficit de água e esgoto que impacta milhões de brasileiros, subutilização ferroviária e gargalos portuários. Ao mesmo tempo, mapeia oportunidades para ganhos rápidos por meio da melhor gestão de ativos, conclusão de obras paradas e projetos com alta relação custo-benefício.

No curto prazo, o Pacto defende medidas como recomposição de dotações orçamentárias para manutenção básica, mobilização de debêntures incentivadas e sustentáveis com taxonomia clara, expansão de garantias de crédito e fortalecimento do project finance com mecanismos padronizados de partilha de risco.

No médio prazo, propõe consolidar um ecossistema de financiamento estruturado por instituições como o BNDES, com instrumentos de longo prazo, securitização de receitas e modelos blended finance para projetos de maior impacto social e ambiental.

O Pacto foi lançado em dezembro de 2025, reunindo 11 entidades representativas do setor de construção pesada, engenharia, projetos e logística. São elas:

Entidades Signatárias

ABICOPI
Associação Brasileira da Indústria da
Construção Pesada-Infraestrutura

**MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL**
ABCR

ABEMI
Associação Brasileira de Engenharia e
Tecnologia

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

aneor

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

ABREMA
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RESÍDUOS E MEIO AMBIENTE

Brasinfra
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS SINGULARES
ASSOCIAÇÕES DE CLASSE
DE INFRAESTRUTURA

CBIC

sinaenco
SINDICATO DA ARQUITETURA E DA ENGENHARIA

SINICON
Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura

Governança e Transparência - O conjunto de propostas inclui ainda melhorias no ambiente institucional. Entre as diretrizes estão estabilidade das agências reguladoras, obrigatoriedade de análise de impacto regulatório, ampliação dos mecanismos de resolução de disputas como mediação e arbitragem e modernização de processos de licenciamento ambiental, com prazos máximos, critérios transparentes e maior digitalização. O Pacto também prevê ações para fortalecimento da engenharia nacional, qualificação de mão de obra e industrialização dos canteiros, além de medidas específicas para reduzir desigualdades regionais.

A governança do Pacto será ancorada no Dashboard da Infraestrutura Brasileira, um observatório permanente que monitorará indicadores econômicos, sociais, ambientais e setoriais. O painel permitirá ajustar anualmente metas e prioridades de acordo com evidências e com as novas edições do Raio-X.

Ao reunir as principais entidades do setor, o Pacto Brasil pela Infraestrutura estabelece uma agenda comum para superar o ciclo de baixos investimentos que compromete a competitividade nacional. Com metas claras, ações coordenadas e foco no longo prazo, a iniciativa pretende transformar a infraestrutura em motor de desenvolvimento contínuo, emprego e produtividade.

Agenda Prioritária

1. Retomar a capacidade de planejar o Brasil com visão de longo prazo

O Pacto identifica que o Brasil sofre com uma fragmentação de iniciativas e falta de articulação entre as instâncias de governo.

É proposto que o planejamento deixe de ser uma prioridade secundária para se tornar o norteador coeso de investimentos públicos e privados.

O planejamento deve ser incorporado à estratégia de comunicação do Governo Federal para dar previsibilidade aos investidores e fortalecer a confiança da sociedade.

2. Aumentar os investimentos em infraestrutura

Atualmente, o país investe 2,22% do PIB, o que não cobre sequer a depreciação dos ativos (2,27%).

A Meta de 2037: A solução proposta é elevar o investimento para 4,5% do PIB, expandindo anualmente o aporte público em 0,2% do PIB a partir de 2026, visando atingir o estoque-alvo em 2037.

O Pacto defende a exclusão dos investimentos em infraestrutura do regramento do teto de gastos e do resultado primário. Sendo proposta a criação do Fundo Nacional da Infraestrutura (FNI) e a destinação de recursos da CIDE-Combustíveis especificamente para transportes.

“O Pacto defende a exclusão dos investimentos em infraestrutura do regramento do teto de gastos e do resultado primário.”

3. Aprimorar Ambiente de Negócios (Agenda Legislativa)

Para dar segurança jurídica, o documento elenca uma série de medidas e leis prioritárias:

- **Reformas Estruturais:** Foco na aprovação da Reforma Tributária (PLP 68/2024) e na Lei Geral do Licenciamento Ambiental (Lei 15.190).
- **Tribunal Administrativo:** Criação de um tribunal especializado para julgar disputas de contratos administrativos, com participação da sociedade civil, similar ao modelo do CARF.
- **Resiliência Climática:** Tornar obrigatória a política climática em projetos de infraestrutura, garantindo adaptação e prevenção em todas as obras.

4. Assegurar melhorias na oferta de crédito para infraestrutura

A agenda busca democratizar e baratear o acesso ao capital para grandes obras:

- Criação de um fundo público da União para garantir capital de giro em contratos de obras públicas e PPPs.
- Garantir condições iguais de competição entre construtoras brasileiras e internacionais.
- Fortalecer o financiamento sem recurso, com partilha de riscos padronizada.

5. Retomar o Crédito à Exportação de bens e serviços

O Pacto defende a volta do Brasil ao mercado global de serviços de engenharia:

- **Segurança Jurídica:** Aprovação do PL 6139/2023 para criar o Sistema Brasileiro de Apoio Oficial ao Crédito à Exportação.
- **Desburocratização:** Descontinuar a PEC 03/2023, que submete a liberação de recursos

do BNDES para exportação à aprovação prévia do Congresso Nacional.

6. Suprir capital humano e garantir empregabilidade

Reconhecendo o risco de um “apagão de mão de obra”, o plano propõe cinco eixos de ação:

- Programa Nacional de Transição ao Trabalho Produtivo
- Plano Nacional de Valorização da Engenharia Brasileira
- Programa Nacional de Formação Técnica em Infraestrutura
- Agenda de Modernização das Relações de Trabalho
- Ecossistema de Comunicação, Conhecimento e Empregabilidade



Conheça a versão completa do Pacto Brasil pela Infraestrutura:



Dirigentes de entidades signatárias analisam o Pacto Brasil pela Infraestrutura

Foto: Divulgação ABCR - Melhores Rodovias



“É muito importante o engajamento de distintas entidades setoriais para promover uma agenda robusta de transformações, que garantirá o aprimoramento do ambiente de negócios e a sustentação da carteira de projetos de infraestrutura que está sendo contratada no Brasil. Vivemos um momento ímpar na atração de investimentos e não podemos perder essa janela de oportunidade histórica. Atualizar o marco legal das concessões e PPPs, fortalecer as agências reguladoras e garantir a continuidade de obras e processos de licenciamento são exemplos iniciativas estruturantes do Pacto, que levará a infraestrutura nacional para outro patamar. Mais entidades devem aderir e precisamos ecoar a nossa força, especialmente, no Parlamento.”

Marco Aurélio Barcelos, Presidente da Melhores Rodovias do Brasil (ABCR)

Foto: Divulgação ANEOR



“Para a ANEOR, o Pacto representa uma oportunidade concreta de fortalecer a governança e a integridade no setor. Temos defendido de forma consistente a previsibilidade contratual, o planejamento de longo prazo e o aprimoramento dos mecanismos de controle e compliance como pilares para atrair investimentos e garantir obras de qualidade. Acreditamos que infraestrutura sólida começa com regras claras, estabilidade regulatória e responsabilidade na gestão dos recursos públicos. Nosso compromisso é contribuir ativamente para um ambiente mais transparente, seguro e técnico, no qual a infraestrutura de transportes brasileira possa entregar resultados com eficiência, impacto social e respeito ao interesse público. A ANEOR reafirma seu compromisso com essa agenda: defender investimentos estratégicos, promover boas práticas de engenharia e gestão, e articular parcerias público-privadas que garantam obras de qualidade e impacto social. Convidamos governos, setor privado e sociedade civil a somarem esforços para transformar o Pacto em resultados concretos para o país.”

Danniell Zveiter, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (ANEOR)

Foto: Divulgação CBIC



“O Pacto une a representação de diversos setores em torno do objetivo comum de contribuir para um novo ciclo de crescimento sustentado do Brasil. Nosso país não realizará todo o seu potencial gerador de riquezas sem avançar no provimento da infraestrutura, seja mantendo o que já temos ou implementando o que falta para que a economia tenha mais competitividade e a população melhor qualidade de vida. Não se faz desenvolvimento e inclusão social sem infraestrutura e essa é uma bandeira histórica da CBIC. Por isso, unimos esforços ao SINICON e demais entidades para, mais uma vez, alertar o poder público dos desafios e oportunidades colocados diante do país e para demonstrar que nossas empresas estão preparadas para colaborar com a solução. O Brasil não avançará sem a atuação da iniciativa privada, que tem alavancado o investimento na infraestrutura nos últimos anos, em ciclo virtuoso de decisões estratégicas. O Pacto aponta a direção para passos novos e coerentes com o que o país precisa para crescer.”

Renato Correia, Presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC)

Foto: Divulgação SINAEVCO



“O Pacto Brasil pela Infraestrutura representa um marco institucional no enfrentamento dos gargalos históricos que ainda limitam o crescimento do setor. Um dos pontos centrais da agenda é a retomada da capacidade do Estado de planejar com visão de longo prazo, bem como a necessidade de assegurar que os investimentos sejam precedidos de estudos de viabilidade e de projetos de engenharia e arquitetura bem estruturados, elaborados com a devida antecedência. Nesse sentido, as diretrizes do documento estão alinhadas às bandeiras históricas do Sinaenco. As atividades de estudo, planejamento, projeto, fiscalização e gerenciamento constituem etapas fundamentais do ciclo de vida dos empreendimentos, contribuindo diretamente para a qualidade e a eficiência das entregas. Sem planejamento e decisões fundamentadas em critérios técnicos, não há infraestrutura eficiente nem desenvolvimento duradouro. Ao reafirmar essa premissa, o Pacto aponta para um caminho responsável e consistente, capaz de fortalecer setor, empresas e impactar positivamente na competitividade e na qualidade de vida do país.”

Russell Rudolf Ludwig, Presidente Nacional do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva - Sinaenco



O Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR) foi o autor do PL 6139/2023, que estabelece o Sistema Brasileiro de Apoio Oficial ao Crédito à Exportação

Engenharia nacional ganha novo fôlego com aprovação de marco que reforça seguro e crédito à exportação de bens e serviços

Aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pela Presidência da República, o PL 6.139/2023 cria portal único, amplia garantias e pode destravar contratos internacionais para o setor de construção pesada

A Presidência da República sancionou no dia 25 de março de 2026 o Projeto de Lei 6.139/2023, que moderniza as regras de apoio oficial ao crédito e ao seguro de exportações. A nova lei é vista pelo setor de infraestrutura como um passo estratégico para ampliar a presença da engenharia brasileira no mercado internacional.

A proposta cria um portal único para centralizar a solicitação de apoio oficial, tanto na modalidade direta quanto indireta, permitindo que exportadores acompanhem de forma paralela a tramitação dos pedidos entre diferentes operadores. O sistema deverá garantir transparência nas condições financeiras das operações, metodologias de cálculo de encargos e indicadores de desempenho.

Para o setor de construção pesada, a medida representa a possibilidade de retomada do financiamento às exportações de serviços de engenharia, segmento que perdeu competitividade nos últimos anos por falta de instrumentos estruturados de apoio.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON) afirmou que a aprovação do projeto “representa uma reparação e um avanço estratégico para o país, ao criar condições institucionais para que

empresas brasileiras voltem a disputar contratos internacionais em igualdade de condições com seus concorrentes globais”.

Segundo o presidente da entidade, Claudio Medeiros, o novo marco fortalece a engenharia nacional, preserva empregos qualificados e amplia a geração de divisas.

“Ao modernizar o regramento do apoio oficial às exportações e estabelecer normas para a operacionalização do Fundo Garantidor de Operações de Comércio Exterior, o Parlamento demonstra compromisso com a competitividade, a segurança jurídica e a transparência”, destacou.

O texto também consolida a vedação à concessão de novos empréstimos a governos estrangeiros inadimplentes com o Brasil e prevê a obrigatoriedade de divulgação pública das operações aprovadas, além do envio de relatórios anuais ao Senado com os resultados econômicos dos financiamentos concedidos.

O projeto amplia, ainda, a participação do setor privado na modalidade indireta de crédito à exportação, ao permitir a atuação de financiadores e seguradores privados habilitados. Além disso, estende prazos para seguro na

fase pré-embarque, beneficiando especialmente micro, pequenas e médias empresas.

Outra frente considerada estratégica é o estímulo a projetos ligados à economia verde e à fabricação de bens de alta complexidade tecnológica destinados à exportação, com cobertura pelo Fundo de Garantia à Exportação (FGE), conforme diretrizes da Câmara de Comércio Exterior.

Foto: Divulgação Câmara dos Deputados



O Deputado Federal Arlindo Chignalia (PT-SP) foi o Relator do PL

NOTA DO SINICON APROVAÇÃO DO PL 6.139/2023 E O FORTALECIMENTO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON) vem a público parabenizar o Congresso Nacional, com destaque para as duas Casas Legislativas, Senado Federal e Câmara dos Deputados, pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.139/2023, ocorrida nesta segunda-feira, 2 de março de 2026. A consolidação desse novo marco para o financiamento e o seguro de crédito às exportações brasileiras representa uma reparação, um avanço estratégico para o país e um passo decisivo para o fortalecimento da indústria nacional, da engenharia brasileira e da competitividade do Brasil no cenário internacional.

Ao modernizar o regramento do apoio oficial às exportações e estabelecer normas para a operacionalização do Fundo Garantidor de Operações de Comércio Exterior (FGCE), o Parlamento brasileiro demonstra compromisso com a competitividade, a seguran-

ça jurídica e a transparência das políticas públicas voltadas ao comércio exterior. A iniciativa, que já havia sido aprovada pelo Senado Federal e agora confirmada pela Câmara dos Deputados, reafirma a importância do financiamento estruturado como instrumento de política industrial e de promoção do desenvolvimento.

Para o setor de construção pesada e infraestrutura, a possibilidade de retomada do financiamento às exportações de serviços de engenharia é particularmente relevante. A engenharia nacional é um ativo estratégico do país, reúne conhecimento técnico acumulado ao longo de décadas e tem capacidade comprovada de executar projetos complexos em diferentes mercados. Ao criar condições institucionais para que empresas brasileiras voltem a disputar contratos internacionais em igualdade de condições com seus concorrentes globais, o novo marco fortalece a engenharia nacional, preserva empregos qualificados, estimula a inovação tecnológica e amplia a geração de divisas para o Brasil.



O presidente do SINICON, Claudio Medeiros, foi voz ativa na defesa do PL 6139, que retoma o crédito à exportação de serviços e fortalece a indústria nacional

Foto: Divulgação Presidência da República

O texto aprovado incorpora padrões contemporâneos de governança e transparência, ao prever a obrigatoriedade de divulgação pública das operações aprovadas e o envio de relatórios anuais ao Senado Federal detalhando os resultados econômicos dos financiamentos concedidos. Também consolida em lei a vedação à concessão

de novos empréstimos a governos estrangeiros inadimplentes com o Brasil, reforçando o compromisso com a responsabilidade fiscal e a boa gestão dos recursos públicos. Ao incorporar referências às boas práticas internacionais, inclusive aquelas alinhadas às diretrizes da Organização Mundial do Comércio, o Brasil fortalece sua credibilidade institucional e sua inserção competitiva no comércio global.

O SINICON reconhece o esforço conjunto dos parlamentares, das lideranças partidárias, das comissões temáticas e dos órgãos de controle na construção de um texto equilibrado, tecnicamente consistente e sintonizado com as necessidades do país. Cumpre registrar, ainda, a contribuição institucional do BNDES e do Tribunal de Contas da União (TCU) no aprimoramento do projeto, assegurando um marco legal robusto e transparente.

Ao aprovar o PL 6.139/2023, o Congresso Nacional reafirma seu papel como protagonista na agenda do desenvolvimento econômico, oferecendo instrumentos concretos para ampliar investimentos, gerar empregos e fortalecer a indústria, os serviços e a engenharia brasileira no mercado internacional.

O SINICON reitera sua disposição de colaborar com os poderes públicos na implementação do novo marco, de modo a assegurar que seus benefícios se traduzam em mais oportunidades para as empresas brasileiras e em mais desenvolvimento para o país.

Brasília, 3 de março de 2026.

*Claudio Medeiros
Presidente do SINICON*

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.





O SINICON participou do painel que discutiu a construção de parcerias para a competitividade dos exportadores brasileiros

35 anos do BNDES EXIM: construindo parcerias para a competitividade dos exportadores brasileiros

O BNDES EXIM é uma linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que pode cobrir até 100% do valor da exportação de produtos e serviços com índice de nacionalização mínimo de 60%, o que assegura a melhora do fluxo de caixa ao fornecer capital de giro para a produção. O programa é o principal instrumento de apoio à internacionalização de empresas brasileiras.

Ao final de 2025, o BNDES EXIM completou 35 anos de fortalecimento à presença do país no comércio global. A comemoração se dá em meio a números relevantes para o setor: apenas nos últimos três, foram destinados R\$ 50 bilhões em apoio a exportações, contribuindo para competitividade, inovação e geração de valor para o Brasil no mundo.

A celebração dos 35 anos do programa aconteceu no Rio de Janeiro, em novembro do último ano. O evento reforçou o papel decisivo do Banco no apoio à exportação de bens e serviços brasileiros. A agenda destacou temas como a exportação como um dos eixos estratégicos do Governo, a importância do apoio oficial para garantir competitividade às empresas nacionais, o papel do BNDES na viabilização de vendas internacionais, parcerias e estruturas

inovadoras de trade finance, além de um retrospecto dos resultados do BNDES Exim.

O diretor executivo do SINICON, Humberto Rangel, participou do Painel 2 do evento de celebração, sobre vendas internacionais. Na ocasião, Rangel aproveitou a oportunidade para mencionar a importância da retomada da política de crédito à exportação de bens e serviços para a economia brasileira.

Recentemente, o SINICON desenvolveu a Cartilha de Crédito à Exportação, trabalho fundamentalmente baseado em informações do BNDES, mas que também conta um pouco da história e busca enfrentar os mitos que são colocados.



Humberto Rangel, diretor Executivo do SINICON, e Vladimir Ribeiro de Souza, gerente da Área de Comércio Exterior do BNDES

Capacidade Aeroportuária: Brasil se aproxima do limite e precisa ampliar investimentos

Estudo do SINICON e FIRJAN revela saturação crescente, desigualdade regional e riscos de retrocesso caso novas obras não sejam aceleradas

O setor aeroportuário no Brasil se aproxima de um ponto crítico. Apesar dos avanços recentes trazidos pelas concessões, que modernizaram terminais e sustentaram a retomada pós-pandemia, a infraestrutura atual já demonstra sinais de esgotamento. É o que mostra o Raio-X da Infraestrutura, estudo elaborado pelo SINICON, em parceria com a FIRJAN, que identifica pressões crescentes e a necessidade urgente de novos investimentos.

Em 2024, os aeroportos brasileiros movimentaram 118,3 milhões de passageiros, volume muito próximo do recorde histórico registrado antes da pandemia. O número, embora positivo, evidencia que a capacidade instalada não acompanha o ritmo de crescimento da demanda. Terminais de carga, como o de Guarulhos, operam próximos do limite, enquanto os acessos terrestres seguem caóticos, dificultando tanto o fluxo logístico quanto o deslocamento de passageiros.

A precariedade da malha regional permanece como um dos principais pontos de vulnerabilidade. A falta de infraestrutura adequada fora dos grandes centros amplia a desigualdade da rede aeroportuária, prejudica a conectividade e afeta diretamente o desenvolvimento econômico de regiões inteiras. Além disso, fatores como o alto preço do combustível e a judicialização excessiva encarecem operações, criam insegurança e reduzem a atratividade para novos investidores.



Foto: Paulo Pinto - Agência Brasil

No início do ano, o Governo Federal lançou o plano de modernização dos aeroportos brasileiros com recursos da ordem de R\$ 5,7 bilhões

Concessões - Mesmo aeroportos que passaram por modernização recente, como Guarulhos e Belém, registraram recordes de movimentação em 2024, reforçando a urgência de expansão para evitar deterioração do serviço. A percepção de saturação cresce entre usuários e operadores, especialmente quando se compara a eficiência dos grandes hubs com a limitação da infraestrutura regional.

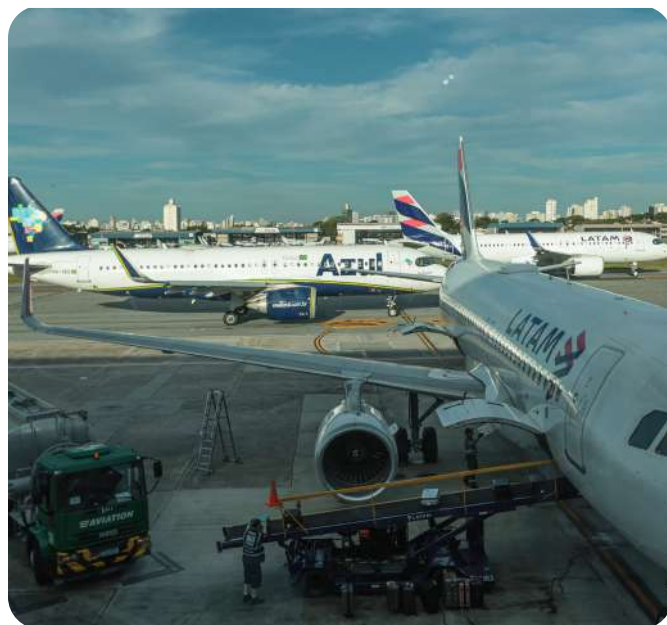


Foto: Paulo Pinto - Agência Brasil

Infraestrutura aeroportuária precisa acompanhar o ritmo de crescimento da demanda

Em resposta a esse cenário, o Governo Federal prepara uma nova rodada de concessões para até 102 aeroportos regionais, que serão ofertados individualmente. A mudança de modelo pode ampliar a concorrência, mas também exige planejamento sólido

para garantir viabilidade e continuidade dos investimentos.

O panorama geral da infraestrutura brasileira reforça essa urgência. Enquanto eletricidade (14,22% do PIB), rodovias (5,88%), telecomunicações (5,10%) e saneamento (4,12%) apresentam estoques mais robustos, todo o conjunto de transporte e logística, incluindo aeroportos, ferrovias, aquaviário e mobilidade urbana, responde por apenas 6% do PIB, índice insuficiente para sustentar o crescimento econômico e a competitividade internacional.

O diretor executivo do SINICON, Humberto Rangel, reforça o alerta:

“Os números mostram que a modernização recente foi importante, mas está longe de ser suficiente. A demanda voltou com força, os gargalos se agravaram

e vários aeroportos já operam no limite. Se o Brasil não retomar imediatamente um ciclo consistente de investimentos, vamos entrar em um processo de saturação permanente, com impacto direto na qualidade dos serviços e na competitividade do país.”

Com a retomada da demanda, a saturação crescente e a necessidade de ampliar a conectividade regional, o Brasil chega a um ponto decisivo: sem novos investimentos estruturantes, a infraestrutura aeroportuária não conseguirá acompanhar o ritmo do país nos próximos anos.



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



As ferrovias brasileiras necessitam de investimentos contínuos durante os próximos 20 anos para equilibrar a matriz de transportes

Mais de 11 mil quilômetros de ferrovias estão inoperantes no Brasil e 40% das rodovias apresentam problemas

Estudo do Sinicon e da Firjan revela deficiências no transporte e reforça urgência de novos investimentos em infraestrutura pesada

O Brasil possui uma das maiores malhas rodoviárias do mundo, com mais de 1,5 milhão de quilômetros de extensão, mas apenas 213,5 mil quilômetros são pavimentados, segundo dados oficiais compilados no estudo “Raio-X do Setor de Infraestrutura Brasileiro”, elaborado pelo Sindicato Nacional da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON) em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN). O levantamento consolida informações estratégicas sobre rodovias e ferrovias e traça um panorama dos principais entraves logísticos do país.

De acordo com o estudo, que reúne dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2024, 40,5% das rodovias avaliadas estão em estado regular, enquanto 13,3% apresentam condições ruins ou péssimas. O impacto

é direto no bolso do setor produtivo: o aumento médio de 32,5% nos custos operacionais do transporte de cargas representa um prejuízo estimado em R\$ 8,8 bilhões.

A diferença entre modelos de gestão também é evidenciada no Raio-X. Entre as rodovias concedidas à iniciativa privada, 21,4% são classificadas como ótimas. Já nas vias sob gestão pública, apenas 2,74% alcançam esse patamar. O dado reforça a relação entre investimento contínuo, manutenção adequada e qualidade da infraestrutura disponível ao usuário.

No modal ferroviário, o diagnóstico é igualmente preocupante. O estudo aponta que mais de 11 mil quilômetros de trilhos estão inoperantes, o equivalente a 36% da malha ferroviária nacional. Trechos



De acordo com o Estudo, apenas 2,74% das vias sob gestão pública são classificadas como ótimas

relevantes das malhas Sul, Oeste e Paulista, além de aproximadamente 3 mil quilômetros da Ferrovia Centro-Atlântica, encontram-se abandonados ou subutilizados, limitando a expansão da capacidade logística.

Para o diretor-executivo do Sinicon, Humberto Rangel, os números revelam a dimensão do desafio.

“O Raio-X mostra que a infraestrutura brasileira precisa voltar ao centro da agenda estratégica do país. Quando rodovias operam com baixa qualidade e ferrovias ficam paradas, o custo logístico sobe e a competitividade diminui”, afirma.

Segundo Rangel, ampliar investimentos e dar previsibilidade aos projetos é fundamental para mudar esse cenário.

“A infraestrutura pesada é base para o desenvolvimento regional, geração de empregos e crescimento sustentável. O Brasil precisa transformar diagnóstico em ação, com planejamento de longo prazo, capacidade de execução e segurança para investidores”, conclui.



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.



Roberto Garibe assumiu a Secretaria Especial do NOVO PAC no início do ano

MATÉRIA DE CAPA

Novo PAC foca na reconstrução de políticas e no impacto social da infraestrutura

Em episódio de estreia da segunda temporada do Podcast Caminhos, o secretário especial do PAC, Roberto Garibe, destaca o resgate do planejamento governamental, os avanços em habitação e a forte parceria com estados e municípios

O tratamento da infraestrutura para além das obras físicas - englobando planejamento, governança, financiamento e impacto social - marcou a abertura da segunda temporada do Podcast Caminhos, realizado pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (SINICON), em parceria com a Menndel & Melo Advocacia e o Poder360. Para debater o tema “O Novo PAC e o fortalecimento da infraestrutura brasileira”, o programa recebeu Roberto Garibe, secretário especial do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), vinculado à Casa Civil da Presidência da República.

Conduzido pelo apresentador Ruy Conde e por Humberto Rangel, diretor-executivo do SINICON, o bate-papo abordou os desafios e as oportunidades do ciclo de investimentos 2023-2026.

Logo no início da conversa, Garibe lembrou o cenário encontrado pela atual gestão e a necessidade de resgatar os dados do setor. “A primeira missão foi dessa reconstrução, ela foi reconstruir políticas. O PAC foi uma dessas políticas que parou e a gente mal tinha informações daquilo que a gente tinha deixado lá atrás, o que que tinha sido feito disso, que

patamar que nós estamos partindo exatamente”, explicou o secretário.

Com ênfase na redução de desigualdades regionais e na inclusão social, Garibe destacou o impacto direto do planejamento na vida dos brasileiros, citando o avanço do programa Minha Casa, Minha Vida. Segundo o secretário, o programa habitacional foi responsável por quase 60% dos lançamentos imobiliários na cidade de São Paulo (SP) e alcançou rapidamente metas nacionais expressivas. “Batemos o recorde de 2 milhões de unidades, algo que era nossa meta para o período de 4 anos. Um ano antes nós batemos essa meta”, revelou. Mais do que aquecer a cadeia da construção civil rumo à nova meta de 3 milhões de moradias, a retomada das políticas habitacionais busca corrigir feridas estruturais do país.

A governança federativa também foi apontada como um pilar da atual edição do programa. Garibe explicou que o Novo PAC tem respeitado os planos setoriais e contado com ampla pactuação, tanto para as grandes obras de recursos hídricos no Nordeste, quanto para o desenvolvimento urbano. “O Ministro Rui Costa fez três rodadas de pactuação com os

governadores para fechar esse pacote de obras estaduais”, destacou o secretário.

Essa mesma articulação ocorreu na seleção de projetos para os municípios (Novo PAC Seleções), com entregas já focadas em 2026. A capilaridade das obras na área da saúde é um dos destaques desta carteira municipal.

“Nós vamos entregar 800 UBSs em todo o Brasil”, detalhou Garibe, citando também a construção de CAPS (Centros de Atenção Psicossocial), policlínicas e hospitais regionais. A atenção às cidades menores e a urgência no transporte sanitário ganharam um programa próprio, o que permitiu resultados imediatos. “Renovamos toda a frota de ambulâncias, vans, micro-ônibus [...] Zeramos praticamente o atendimento de SAMU no Brasil. Não há vazios”, celebrou o secretário.

A entrevista completa, que também abordou temas como a qualificação e escassez de mão de obra, os mecanismos de governança para evitar obras paradas e a parceria com o BNDES e o setor privado, já está disponível no canal do SINICON no Youtube: @siniconsindicato.

Foto: Divulgação SINICON



A gravação do episódio aconteceu no estúdio do parceiro M&M Lexis Editora, em Brasília

CAMINHOS
P O D C A S T



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



Pátio no perímetro urbano de Governador Valadares, em Minas Gerais, que recebe os tubos que são utilizados em adutora

Insumos estratégicos movem a construção pesada no Brasil

De asfalto à tecnologia digital, cadeia produtiva sustenta obras de infraestrutura e influencia a competitividade do país

A construção pesada é sustentada por uma base robusta de insumos que garantem resistência estrutural, durabilidade e desempenho operacional em obras como rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, barragens e sistemas de saneamento. Em um país que investiu 2,22% do PIB em infraestrutura em 2024, percentual inferior à própria depreciação anual dos ativos, estimada em 2,27%, a eficiência e a qualidade desses materiais tornam-se ainda mais decisivas para ampliar a vida útil dos empreendimentos e reduzir custos de manutenção.

Base mineral: asfalto, cimento e agregados

O asfalto é insumo central na infraestrutura viária. Fornecido por empresas como Petrobras, Stratura Asfaltos e Greca Asfaltos, o material precisa atender especificações técnicas rigorosas de resistência térmica e aderência. Ao lado dele, o cimento, produzido por grupos como Votorantim Cimentos e Companhia

Siderúrgica Nacional, o concreto usinado e os agregados pétreos, como areia e brita, formam a espinha dorsal das estruturas de grande porte, garantindo estabilidade e capacidade de carga.

Aço e estruturas metálicas: resistência e segurança

O aço estrutural e os perfis metálicos são determinantes em pontes, viadutos, terminais portuários e plantas industriais. Companhias como Gerdau, ArcelorMittal e Usiminas atuam no fornecimento de materiais com alto padrão de resistência mecânica e conformidade normativa. A especificação correta do aço impacta diretamente a segurança estrutural e a longevidade dos ativos, especialmente em ambientes de elevada exposição a cargas dinâmicas e intempéries.

Máquinas, combustíveis e tecnologia: produtividade em campo

A chamada linha amarela inclui escavadeiras, motoni-

veladoras, pás-carregadeiras e rolos compactadores, fornecidos por fabricantes como Caterpillar e John Deere, assegurando produtividade e cumprimento de cronogramas. O diesel, adquirido em mercados regionais, mantém a operação contínua dos canteiros. Paralelamente, soluções digitais de gestão, modelagem e controle de obras, desenvolvidas por empresas como Autodesk e TOTVS, ampliam eficiência, rastreabilidade e governança.

Foto: Divulgação/SINICON



Retroescavadeira faz limpeza de terreno em frente a casas destruídas após enchente que atingiu região de Roca Sales, no Rio Grande do Sul

Com estoque de infraestrutura equivalente a 35,5% do PIB, abaixo da média global de 60%, o Brasil depende de uma cadeia de insumos sólida e competitiva para elevar o padrão de seus ativos. A construção pesada, ao integrar materiais de alto desempenho, equipamentos modernos e tecnologia aplicada, mantém papel estratégico na retomada dos investimentos e na geração de ganhos de produtividade que impactam diretamente a competitividade nacional.

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





Alta do petróleo pressiona custos e acende alerta na construção pesada

SINICON manifestou preocupação com o repasse antecipado por parte dos fornecedores de insumos da cadeia da construção

A recente elevação do preço do petróleo no mercado internacional começa a produzir reflexos diretos na cadeia produtiva da infraestrutura no Brasil. O movimento já se traduz em aumento nos preços de insumos estratégicos utilizados nas obras e tem gerado preocupação no setor de construção pesada, que vê o repasse antecipado dessas expectativas de alta pressionar os custos de projetos em andamento e de novos investimentos.

O alerta foi feito pelo presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada - Infraestrutura (SINICON), Claudio Medeiros, que acompanha com atenção os desdobramentos do cenário internacional e seus efeitos sobre a estrutura de custos das empresas responsáveis por grandes obras no país.

A cadeia produtiva da construção pesada é fortemente dependente de insumos derivados de petróleo ou cuja produção e logística estão diretamente vinculadas ao uso intensivo de combustíveis fósseis. Entre os principais exemplos estão o asfalto, combustíveis utilizados em máquinas e equipamentos, lubrificantes, além de diversos componentes industriais e serviços de transporte.

Pressão sobre contratos - Como consequência, oscilações no preço do barril de petróleo tendem a se refletir rapidamente nos custos operacionais das obras de infraestrutura. Mesmo antes de aumentos efetivos em alguns produtos, o mercado já começa a repassar expectativas de elevação de preços, antecipando movimentos que acabam pressionando contratos e orçamentos previamente definidos.

Para o presidente do SINICON, o setor acompanha com cautela esse cenário de volatilidade internacional. “A construção pesada é altamente sensível às variações nos preços de energia e combustíveis. Quando o petróleo sobe de forma abrupta, isso acaba se refletindo rapidamente no custo de insumos fundamentais para a execução das obras”, afirma.

Segundo ele, o repasse antecipado dessas expectativas pode criar pressões adicionais em um momento importante para a infraestrutura brasileira. “O país vive um período de retomada gradual dos investimentos em infraestrutura, com programas estruturantes e projetos estratégicos em andamento. Uma elevação súbita de custos pode gerar desequilíbrios contratuais e aumentar a incerteza no planejamento de projetos de longo prazo”, destaca Medeiros.

O impacto tende a ser ainda mais relevante em contratos de longa duração, característica típica das obras de infraestrutura. Projetos desse tipo são estruturados com base em premissas econômicas definidas no momento da contratação, o que torna variações abruptas de preços um fator de risco para o equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado.

Divulgação EXXATA



João Almeida é fundador da EXXATA, empresa com 16 anos de experiência em administração contratual no mercado da Infraestrutura

Na avaliação de João Almeida, fundador da EXXATA, empresa com 16 anos de experiência em administração contratual no mercado da Infraestrutura, a alta dos insumos exige atuação tempestiva e tecnicamente estruturada das empresas.

“A elevação dos preços dos insumos compromete premissas econômicas consideradas na contratação e deve ser tratado tempestivamente, utilizando-se de todos os recursos disponíveis na administração contratual.”

Sustentabilidade financeira - Diante desse cenário, o SINICON reforça a importância de preservar a previsibilidade econômica e contratual nas obras de infraestrutura. A entidade destaca que os mecanismos de reequilíbrio e de atualização de preços previstos nos contratos públicos e privados são instrumentos essenciais para garantir a continuidade das obras e a sustentabilidade financeira dos projetos.

“A previsibilidade e o respeito às regras contratuais são fundamentais para que o setor continue investindo e executando projetos estratégicos para o país”, afirma Claudio Medeiros. “Mecanismos de reequilíbrio existem justamente para lidar com situações excepcionais, como choques internacionais que afetam preços de insumos.”

A construção pesada desempenha papel central na expansão da infraestrutura nacional, na geração de empregos e na dinamização da economia. Rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e projetos de saneamento dependem de cadeias produtivas complexas e de planejamento de longo prazo – fatores que tornam a estabilidade econômica e regulatória um elemento essencial para o avanço dos investimentos.

Para o setor, garantir um ambiente institucional capaz de absorver impactos externos, como a volatilidade do petróleo, é condição fundamental para manter o ritmo das obras e assegurar que os projetos de infraestrutura continuem contribuindo para o desenvolvimento do Brasil.

NA INFRAESTRUTURA,
AGIR TARDE CUSTA
CARO.
**ANTECIPE COM A
EXXATA.**

+550 clientes | +1.400 projetos
16 anos de experiência

Atitude imediata.
Resultados notáveis.

Saiba mais em:
exxata.com.br



EXXATA



Em Lajeado, no Rio Grande do Sul, nova ponte foi reconstruída após ser levada pela cheia do rio Forqueta

Mudanças climáticas exigem engenharia resiliente e nova governança de riscos nos contratos de infraestrutura

Setor debate o impacto financeiro de desastres naturais e a urgência de incorporar matrizes de risco e adaptação climática desde a concepção dos projetos

Com o aumento da frequência e da severidade dos eventos climáticos extremos, o setor de construção pesada enfrenta o desafio de adaptar suas operações e contratos a uma nova realidade de riscos. Nos últimos 10 anos, as perdas econômicas decorrentes de eventos da natureza no país chegaram a R\$500 bilhões, afetando mais de 93% dos municípios brasileiros com chuvas intensas e deslizamentos de terra.

Um exemplo recente foram as enchentes no Rio Grande do Sul, onde os prejuízos alcançaram cerca de R\$100 bilhões. Desse total, 8% atingiram diretamente a infraestrutura, mas apenas 6% de todas

as perdas no estado possuíam cobertura de seguro. Em apresentação na 10ª reunião do Comitê de Construção Pesada da ABDIB/SINICON/ANEOR, realizada em São Paulo, Marcos Mendonça de Mello, Diretor da Marsh Risk Advisory, ressaltou que a busca por projetos mais seguros esbarra no desafio de equilibrar custos e competitividade nas principais fases de um projeto. “Projetos de infraestrutura resiliente são mais caros e impactam na competitividade da obra. O desafio é encontrar o ponto ótimo de investimento em projetos resilientes para que o investimento reflita a operação esperada, reduzindo o custo operacional futuro”, explica.

Esse cenário evidencia uma lacuna de proteção e a necessidade de repensar a resiliência na infraestrutura pública e nas obras privadas. Para isso, o diretor destaca que, para manter a competitividade, as empresas precisam construir matrizes de riscos climáticos extremos focadas nos períodos de obra e operação, além de analisar o custo-benefício da contratação de seguros.

Além da engenharia física, o setor precisa revisar a “engenharia contratual”. Historicamente, há uma tendência de subestimação dos riscos climáticos na fase de planejamento dos projetos, o que leva à ausência de cláusulas específicas para mitigação e adaptação. Como consequência, os eventos danosos acabam enquadrados de forma genérica em cláusulas de caso imprevisível e força maior, o que gera insegurança jurídica, disputas e prejuízos.

Maria João Rolim, Coordenadora do Comitê Transição Energética da ABDIB, em sua apresentação na reunião, também alertou que o mercado não tem mais espaço para improvisos e que as responsabilidades não podem mais ser baseadas apenas

em médias históricas que não refletem a crescente intensidade climática atual. “A resiliência climática tende a se tornar um componente obrigatório do planejamento e execução das obras. É fundamental a limitação da interpretação genérica das cláusulas de força maior, por meio da explicitação da previsibilidade dos riscos climáticos e da definição clara das responsabilidades das partes logo na estruturação dos projetos”, afirma.

Ela destaca ainda que a gestão adequada passa pela realização de estudos climáticos de longo prazo e pelo uso de coeficientes de segurança maiores para eventos críticos.

A pressão por adaptação já começa a se refletir no ambiente regulatório nacional. Novas diretrizes, como a Portaria nº 622/2024 do Ministério dos Transportes, já estabelecem que novos contratos de concessão rodoviária destinem pelo menos 1% da receita bruta do projeto a investimentos em infraestrutura resiliente, como obras de drenagem e reforço estrutural.



**PARCEIROS ESTRATÉGICOS
DO SINICON E DO SETOR
DE INFRAESTRUTURA**



**MENDEL
& MELO**



Reunião entre o SINICON e o CONFEA marcou o início de um diálogo sobre o tema da escassez e qualificação de engenheiros no Brasil

Confea lança plataforma Infra-BR para monitorar infraestrutura do país

O Confea acaba de lançar o Infra-BR, plataforma que avalia, estado por estado, as condições de infraestrutura do país em seis dimensões e 67 indicadores. Acesso: <https://www.infrabr.org.br/>

A ausência de mapeamento da infraestrutura local pode levar a falta de investimentos necessários para o crescimento econômico e melhora na qualidade de vida da população. Um relatório do Banco Interamericano de Desenvolvimento mostrou que o Brasil investe apenas 2% de seu PIB em infraestrutura quando seriam necessários pelo menos 4,5% do Produto Interno Bruto em aplicação no setor. Em paralelo, o relatório de “Revisão da Integridade da OCDE sobre o Brasil 2025” apontou a falta de transparência relacionada ao tema como um dos gargalos para o crescimento. Ampliar o investimento de forma eficiente, porém, exige diagnóstico e informação qualificada sobre a realidade de cada território, o que significa saber onde estão os maiores problemas, quais estados têm mais urgência e quais segmentos oferecem maior retorno social e econômico.

Para atender a essa necessidade, o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea) desenvol-

veu o Infra-BR - Índice Confea de Infraestrutura do Brasil. A plataforma, de acesso público e gratuito, reúne dados sobre as 27 unidades da federação em uma escala de 0 a 100, organizados em seis dimensões, 20 componentes e 67 indicadores. O índice, elaborado em parceria com a mesma equipe que desenvolveu o IPS-Brasil (Índice de Progresso Social) e seguindo o da American Society of Civil Engineers (ASCE), utilizado há décadas nos Estados Unidos, permite que os estados sejam classificados em notas relacionando o que já foi feito com o que precisa ser feito visando alcançar melhores resultados. Esse mapeamento cria ferramentas que possibilitam o gestor a saber em quais áreas destinar mais verbas.

“A infraestrutura é um desafio para o desenvolvimento brasileiro, mas o maior obstáculo é identificar onde aplicar os recursos, em qual estado e em qual segmento. Com esses indicadores, será possível distinguir o que é urgente do que pode ser planejado, fortalecendo a lógica de priorização baseada em evidências”, afirma o presidente do Confea, engenheiro Vinicius Marchese. “O índice desenvolvido pelo Confea, portanto, pode ser um importante instrumento para a tomada de decisão por parte das

lideranças políticas e dos administradores públicos”, complementa Vinicius Marchese.

O mapa mostra que a diferença entre regiões e estados puxa a média nacional para baixo. De um lado, o Distrito Federal, com 74,67 pontos. Do outro, o Acre, com apenas 28,46. Enquanto isso, dos oito estados com nota acima da média nacional, seis pertencem ao Sul e Sudeste. No extremo oposto, cinco dos sete estados com as piores notas estão na região Norte. No Nordeste, o saneamento básico se destaca como o maior gargalo: Pernambuco registra 31,02 pontos nessa dimensão, o Maranhão, 18,85, e o Acre - pior colocado geral - chega a apenas 11,28 pontos em saneamento. Para efeito de comparação, o Paraná marcou 76,29 na mesma dimensão, enquanto o DF chega a 80,19.

Os indicadores podem ser utilizados para transformar políticas de Estado e modernizar a gestão com informações padronizadas e atualizadas ano a ano. Ao identificar vulnerabilidades territoriais, os apontamentos também permitem levar em consideração as ações de combate aos riscos climáticos e ineficiência operacional. Além disso, servem a população para que os moradores acompanhem e saibam quais são os desafios locais e regionais.

O Infra-BR - Índice Confea de Infraestrutura do Brasil está disponível de maneira gratuita no site do Confea ou no site do Infra-BR: www.infrabr.org.br

O que o índice mede

O Infra-BR cobre os eixos em que a engenharia tem capacidade direta de atuação, organizados em seis dimensões:

Energia e Conectividade - telecomunicações, geração, transmissão e distribuição;

Mobilidade - deslocamento intramunicipal, portos, escoamento de carga, rodovias e aeroportos;

Água - qualidade e distribuição (dimensão separada pela sua criticidade para a vida humana);

Bem-Estar Social e Cidadania - saúde, educação, moradia, assistência social, cultura e esporte;

Meio Ambiente e Resiliência - adaptação climática, cobertura vegetal e conservação;

Saneamento Básico - resíduos sólidos e esgoto.

Ao estabelecer métricas padronizadas e comparáveis ao longo do tempo, o Infra-BR permite monitorar avanços e identificar tendências estruturais além de ciclos de gestão. A continuidade de dados favorece a formulação de políticas de Estado, sustentadas por evidências e por monitoramento permanente, em vez de iniciativas pontuais, caracterizadas pela falta de comparativos.

“Sem métricas claras, governos podem acabar concentrando esforços apenas na execução orçamentária sem avaliar se os investimentos estão, de fato, produzindo resultados concretos para a população. Um índice permite identificar gargalos, desigualdades territoriais e lacunas de informação”, observa Telma Hoyler, doutora em Ciência Política pela USP e consultora de políticas públicas e integrante da equipe de formulação do Infra-BR - Índice Confea de Infraestrutura do Brasil.

Sobre o Confea

Fundado em 1933, o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea) é o órgão federal de regulamentação e fiscalização do exercício profissional da engenharia, agronomia, geociências e áreas correlatas no Brasil. Com sede em Brasília, coordena um sistema de Conselhos Regionais (Creas) presente em todos os estados, reunindo mais de 1,2 milhão de profissionais registrados. O atual presidente é o engenheiro Vinicius Marchese.



O BIM Fórum Brasil se consolidou como o grande evento do tema no país

— INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

BIM no Poder Público: agenda estratégica para a modernização da indústria da construção

A transformação digital da construção civil brasileira exige mais do que a adoção de novas tecnologias: demanda a estruturação de processos capazes de promover eficiência, previsibilidade e qualidade na entrega de obras públicas. Nesse contexto, o Building Information Modelling (BIM) se consolida como uma agenda estratégica para o poder público e para a indústria, representando um avanço na forma de planejar, contratar, executar e gerir empreendimentos.

O Brasil vem estruturando um ambiente institucional favorável à adoção do BIM, iniciado em 2018 com a Estratégia BIM BR e consolidado com a Lei nº 14.133/2021, que estabelece sua utilização preferencial nas contratações públicas. Esse movimento sinaliza uma mudança de paradigma: a transição de práticas fragmentadas, baseadas em documentos, para uma gestão integrada, orientada por dados e suportada por processos bem definidos.

Para a indústria, trata-se de uma oportunidade concreta de elevar a produtividade, reduzir desperdícios

e aumentar a competitividade. Como destaca Rodrigo Koerich, Presidente do BIM Forum Brasil: “O BIM é uma porta de entrada para a modernização da Arquitetura, Engenharia, Construção e Operação (AECO). Por essa porta, é possível melhorar a tomada de decisão para todo o ciclo de vida do empreendimento. Por ela, evoluir no caminho da construção mais precisa, competitiva, industrializada e com mensuração da sustentabilidade aplicada. Pelo BIM, se acessa inteligência artificial na modelagem do empreendimento, engenharia generativa, gêmeos digitais, e tantas outras inovações. As possibilidades de retorno da adoção do BIM são muitas, por isso, é preciso que o empresário conheça e escolha o primeiro passo na implantação [...]”

Complementando essa visão, conforme aponta Cristiane Magalhães, Especialista da Firjan SENAI, Coordenadora do Comitê de Engenharia e Inovação do SINICON: “A adoção do BIM em escala é um movimento estruturado que depende do alinhamento entre políticas públicas, capacitação e maturidade organizacional. Estudos globais de Macro Adoption

evidenciam que países que avançam de forma coordenada nesses três eixos conseguem acelerar a transformação do setor [...]”

No entanto, seus benefícios não são automáticos: dependem diretamente da estruturação de processos, de contratação com a clara definição de requisitos de informação e a governança dos dados. Esse é o ponto central: se trata de mudança de cultura, de como as informações são gerenciadas desde a contratação de empreendimentos e permeando todo o ciclo de vida. A consolidação do BIM nas contratações públicas exige sinergia com o setor produtivo, que já evidencia desafios como a falta de acervo técnico, o risco de concentração de mercado e a necessidade de flexibilização para uma transição equilibrada. Ainda assim, sua adoção é necessária e inadiável como diretriz estruturante para a modernização do setor. Mais do que uma exigência normativa, trata-se de uma agenda que demanda planejamento estratégico, capacitação continuada, e estímulo à competitividade.

Diante desse cenário, torna-se essencial ampliar o diálogo entre poder público, setor produtivo e academia. Iniciativas como a BIM Fórum Conference,

que será realizada nos dias 06 e 07 de maio, em São Paulo, assumem papel estratégico ao reunir lideranças e acelerar essa agenda. Fica o convite para que empresas, gestores públicos e profissionais do setor participem ativamente desse movimento.



Foto: Arquivo pessoal

Cristiane Magalhães é Especialista da Firjan SENAI e Coordenadora do Comitê de Engenharia e Inovação do SINICON

Antes de construir pontes, é preciso construir caminhos.

Na infraestrutura, reputação também é obra estratégica.

A **It Comunicação Integrada** atua na construção de reputação, no posicionamento institucional, na assessoria de imprensa, na gestão de crise e na presença qualificada.



O Brasil precisa retomar o crédito à exportação. Sem crédito, não tem competitividade.

Enquanto o mundo avança, o Brasil parou. É hora de reverter esse quadro.

Quer saber mais e entender o que está em jogo para a indústria, os empregos e a economia nacional?

O SINICON, em parceria com outras entidades do setor, possui uma cartilha com dados sobre essa política. Nela, você encontra detalhes e esclarecimentos sobre as distorções do crédito à exportação. **Acesse: sinicon.org.br/cartilhas.html**





Wadson Sampaio é o instrutor do curso “IA para Gestores da Construção Pesada”

O uso de inteligência artificial em empresas de infraestrutura ainda avança de maneira desigual no país. Embora a tecnologia já esteja presente em diferentes setores da economia, ainda há distanciamento entre as ferramentas disponíveis e a aplicação prática na construção pesada, segmento marcado por obras complexas, contratos de alto valor e elevado risco operacional.

Nesse contexto, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (SINICON) desenvolveu o curso “IA para Gestores da Construção Pesada”, em parceria com a Lexis Editora, no mês de março, pela plataforma Microsoft Teams. A iniciativa integra uma agenda de capacitação voltada à modernização da gestão no setor. A condução técnica é do professor Wadson Sampaio, especialista em tecnologia aplicada à gestão e Coordenador de Auditoria de TI no Superior Tribunal de Justiça, com experiência em capacitação de servidores públicos em automação e inteligência artificial.

Segundo o diretor Administrativo e Financeiro do SINICON, Bruno Lamounier, a ideia surgiu a partir da visão de que a tecnologia já impacta o ambiente corporativo, mas ainda não está plenamente integrada às de-

Construção pesada busca incorporar IA com foco em governança e competitividade

Sinicon lança curso voltado a líderes do setor para aproximar tecnologia da realidade operacional das obras de infraestrutura

cisões estratégicas das empresas de infraestrutura. “A inteligência artificial já está impactando todos os setores, mas ainda existe um distanciamento muito grande entre a tecnologia e a realidade prática da construção pesada”, afirma.

O curso é direcionado a quem lidera operações, contratos e equipes. “Nós lidamos com obras complexas, contratos de alto valor, riscos operacionais e margens cada vez mais pressionadas. A ideia foi aproximar o líder desse novo cenário como ferramenta estratégica de gestão, produtividade e tomada de decisão”, explica Bruno.

Entre os desafios estruturais enfrentados pelo setor, Lamounier destaca a previsibilidade de custos, a complexidade da gestão contratual, a pressão por conformidade e governança e a dificuldade crescente de manter mão de obra qualificada. “Está cada vez mais difícil formar e manter equipes técnicas experientes, e isso impacta prazo, custo e qualidade das obras. A IA pode apoiar na análise de dados, automatizar processos repetitivos e organizar informações técnicas, dando mais suporte às equipes, mesmo com estruturas mais enxutas”, diz.

O conteúdo do treinamento aborda a aplicação da IA na análise de editais públicos, apoio à tomada de decisão em obras, escolha de ferramentas adequadas e mitigação de riscos como vieses e inconsistências.

A dimensão regulatória é apresentada como um dos pilares do curso. “Falamos sobre LGPD, responsabilidade na tomada de decisão assistida por IA, riscos contratuais, governança digital e limites éticos no uso da tecnologia. A mensagem é clara: tecnologia sem governança pode virar passivo”, afirma o diretor.

A expectativa do Sinicon é que o programa evolua para novas turmas e módulos complementares voltados a áreas específicas, como planejamento, suprimentos e compliance. “Empresas que não incorporarem tecnologia de forma estruturada tendem a perder competitividade. O curso prepara o líder para conduzir essa transformação dentro da organização”, conclui Lamounier.

Foto: Divulgação SINICON



Bruno Lamounier, diretor Administrativo e Financeiro, lidera a Academia do SINICON





O Lote 1 do VLT de Salvador possui aproximadamente 20 km de extensão

Obras do VLT de Salvador impulsionam a mobilidade e o desenvolvimento socioeconômico no Subúrbio Ferroviário

O Consórcio Expresso Mobilidade Salvador, formado pela Álya Construtora, Metro Engenharia e MPE Engenharia, segue em ritmo avançado na execução das obras do Lote 1 do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de Salvador, que ligará o Comércio à Ilha de São João. O modal 100% elétrico substituirá o antigo trem do Subúrbio, trazendo mais conforto, segurança e eficiência para a mobilidade urbana da capital baiana.

O Lote 1 do VLT de Salvador possui aproximadamente 20 km de extensão, 26 paradas, 1 estação (Calçada), 1 pátio de manutenção de trens, 1 pátio de estacionamento e 3 obras de artes especiais (Ponte São João, os Túneis de Periperi e Terra Armada de Olindina). Ao todo, o sistema do VLT de Salvador terá 43,71 km e 50 paradas, beneficiando cerca de 172 mil passageiros por dia.

Além da implantação do novo meio de transporte, o projeto do Governo do Estado da Bahia, através

da Companhia de Transportes da Bahia (CTB), inclui intervenções de forte impacto social no Lote 1, como a implantação da Unidade de Beneficiamento de Pescados, que irá oferecer uma infraestrutura para marisqueiras e pescadores locais, e a construção do novo Mercado São Brás, que fortalecerá o comércio e a geração de renda com um centro comercial e gastronômico.

Serão aproximadamente 8.720 metros de urbanização ao longo do primeiro lote, contemplando a requalificação da orla, passeios, acessos viários e novos espaços de convivência. Entre as melhorias estão parques infantis, quadras de areia e futebol, academias ao ar livre, quiosques e um skatepark, ampliando as áreas de lazer e convivência para os moradores.

Atualmente, com aproximadamente 60% de avanço físico, o Lote 1 segue com a realização de testes operacionais com os novos trens no trecho entre

Calçada e Lobato. Nos demais trechos, a obra segue com implantação de sistemas de macrodrenagem, via permanente, rede elétrica e urbanização.

O avanço das obras representa um marco para o Subúrbio Ferroviário, promovendo integração urbana, estímulo ao comércio local e geração de oportunidades de emprego e renda com valorização da mão de obra local, fortalecendo atividades tradicionais e impulsionando novas dinâmicas econômicas para a região.



Foto: Feijão Almeida/GOVBA

VLT ligará o bairro do Comércio à Ilha de São João



A rodovia, localizada em Almirante Tamandaré, Região Metropolitana de Curitiba, possui quatro faixas, duas em cada sentido

É DO BRASIL

Duplicação de novo trecho da Rodovia dos Minérios, no Paraná, é entregue pela Odebrecht

A Odebrecht Engenharia & Construção concluiu a duplicação em concreto de 1.280 metros da Rodovia dos Minérios (PR-092), entre as cidades de Curitiba e Almirante Tamandaré, no Paraná. A obra foi contratada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR). Além das quatro faixas (duas em cada sentido), também foram executados serviços de pavimentação das vias marginais, implantação do sistema de drenagem de águas, passeios para pedestres, ciclovias e dispositivos de contenção, nova sinalização, iluminação rodoviária e outros serviços complementares. Em novembro de 2024 a construtora já havia concluído a duplicação de outro trecho, de 4,7 km, na mesma rodovia.



Parque Solar Puerta de Oro atinge o marco de 40 electrocentros energizados, energia para abastecer 390 mil lares por ano

AG

A obra da AG foi realizada por 1.600 colaboradores e abastecerá 390 mil lares colombianos por ano

É DO BRASIL

Sob o Sol na Colômbia

A Andrade Gutierrez alcançou mais um marco internacional com a energização completa do Parque Solar Puerta de Oro, na Colômbia. O projeto contempla 40 electrocentros e capacidade instalada de 358 MWp. Com mais de 1.600 colaboradores no pico das obras, a entrega foi feita dentro do prazo, seguindo rigorosos padrões de segurança, qualidade e excelência operacional. O novo parque terá capacidade para abastecer cerca de 390 mil lares por ano, reforçando o compromisso da AG com soluções sustentáveis e de alto impacto.

Imagem: Reprodução LinkedIn AG

Foto: Divulgação Odebrecht

PONTO DE VISTA

Nota da Redação: Os artigos publicados pela infraCaminhos buscam estimular o debate, de maneira programática e pragmática, sobre os desafios enfrentados pelo setor da construção pesada e infraestrutura do Brasil. Os textos publicados não refletem, necessariamente, a opinião do SINICON.

Crédito à exportação de bens e serviços: por um Brasil mais competitivo e inovador

O crédito à exportação de bens e serviços não é uma exceção brasileira, nem um artifício ideológico de um governo. É um instrumento legítimo utilizado pelas principais economias do mundo, que operam sistemas robustos de financiamento, seguro e garantia às exportações de valor agregado. Sem isso não há inserção nos projetos globais de infraestrutura.

No Brasil, o apoio à exportação de serviços surgiu na década de 1970 e sempre teve como objetivo fortalecer a indústria nacional e ampliar a presença do país no comércio global. Os recursos financiados jamais foram repassados a governos estrangeiros, mas pagos diretamente às empresas brasileiras pela execução de obras, com efeitos positivos locais.

Como consequência dessa política industrial exitosa e superavitária, na década passada o Brasil alcançou 5% do mercado mundial de engenharia, o que equivale ao dobro da participação de sua economia no PIB mundial. Nenhuma nação deveria se orgulhar por interromper, por mais de uma década, uma política de apoio à exportação de bens e serviços, muito menos de enfraquecer empresas nacionais de engenharia.

O Fundo de Garantia à Exportação é um instrumento previsto em lei e parte indissociável de qualquer sistema moderno de seguro de crédito internacional. Sua função é absorver riscos soberanos e comerciais inerentes a operações de longo prazo. Mecanismos de garantia não são exceção, tampouco privilégio de um único setor. Diversas atividades estratégicas da economia brasileira fazem uso recorrente de fundos garantidores, entre elas o agronegócio.

Foto: Divulgação SINICON



Humberto Rangel, Economista e diretor Executivo do SINICON

A inadimplência, inerente a qualquer sistema de crédito, não invalida o instrumento. O que importa é a capacidade de gestão do risco, a governança e o retorno econômico agregado gerado ao longo do tempo. Questionar a legitimidade do Fundo sem aplicar o mesmo critério a outros setores equivale a adotar uma visão seletiva das políticas públicas.

Países que renunciam a instrumentos de apoio à exportação de serviços aceitam, na prática, perder mercados para concorrentes fortemente apoiados por seus países. Isso vem ocorrendo no Brasil com a presença de construtoras estrangeiras realizando grande obras nacionais. Não se trata de romantismo diplomático, mas de realismo econômico.

Não assentir a importância do sistema de crédito à exportação é um desserviço ao Brasil, o que ajuda a solidificar uma visão míope e pouco ambiciosa. Nesse sentido, é preciso reconhecer o esforço e a responsabilidade do Congresso Nacional com a aprovação do PL 6139/2023, ocorrida em março de 2026. Um país forte se faz com engenharia forte. Abrir mão dessa agenda é aceitar um Brasil menor.

» *Artigo originalmente publicado na Revista Diálogos Estruturantes do Menndel & Melo Advocacia*

O Corredor Rodoviário Bioceânico: Uma nova Logística Nacional, Regional e Internacional



João Carlos Parkinson de Castro, 1º Ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores

O Corredor Rodoviário Bioceânico será inaugurado no fim do ano, quando estiverem concluídas as obras da ponte Carmelo Peralta-Porto Murtinho e pavimentado o último trecho da Transchaco (220 Km). Está também em curso a construção dos acessos do lado paraguaio (3,2 Km) e brasileiro (13,7 Km), bem como a Área de Controle Integrado. Estima-se que esses trabalhos estejam concluídos ainda em 2026, embora possa haver atrasos provocados por eventuais chuvas ou falta de recursos financeiros.

De qualquer modo, as obras de pavimentação da Transchaco avançam em ritmo acelerado e a boa notícia é que estamos a ponto de concluir a ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta. Nesse momento, é bom lembrar que Brasil e Paraguai já deram provas do que são capazes. Podem transformar grandes desafios em importantes conquistas. A exemplo da Hidrelétrica de Itaipu na sua área de influência, o Corredor trará muito progresso para o Chaco e Mato Grosso do Sul, gerando empregos, renda e melhor qualidade de vida para as populações.

A despeito dos avanços realizados na área de infraestrutura, temos que olhar para o futuro e identificar os obstáculos que ainda temos que superar. Devemos ir além de um Corredor de Transporte. É necessário construir um Corredor de Desenvolvimento. Isso significa agilizar o trânsito fronteiriço de carga, coordenar investimentos no setor de armazenagem e logística, melhorar a oferta de serviços, capacitar o jovem para atuar em atividades mais intensivas em conhecimento, aumentar o número

de despachantes, incentivar a abertura de empresas de advocacia da área comercial, expandir a frota de caminhões etc.

Uma das maiores preocupações com o avanço das obras do Corredor é o monitoramento da carga em tempo real. A demanda por rastreabilidade é legítima e incontornável. Ela é formulada pelo consumidor final, pelo importador, pelo transportador e, em primeira instância, pelo próprio produtor. Não há questionamentos ou resistências diante da demanda por maior rastreabilidade do produto. As empresas com experiência internacional já o fazem há tempo (1PL). As pequenas e médias ainda não estão totalmente convencidas dessa necessidade ou enfrentam dificuldade em implementar um sistema moderno e eficiente de rastreabilidade. Esse serviço pode ser alcançado mediante construção endêmica de capacidade (2PL) ou terceirização do serviço logístico (3PL).

A manutenção da qualidade do produto, a preservação da mercadoria em boas condições durante o deslocamento da carga, a redução dos riscos de perda e roubo, bem como o objetivo último de oferecer para o consumidor final produtos de qualidade são motivações legítimas de todos os “stakeholders” de uma cadeia de abastecimento. Esses objetivos só serão atendidos mediante monitoramento da carga em tempo real.

Diante da ascensão do continente asiático como novo polo econômico-comercial mundial, a construção de corredores bioceânicos é a melhor resposta para o des-

locamento do eixo mais dinâmico da economia mundial. Essa mudança estrutural implica uma adequação da logística nacional, muito concentrada no escoamento de carga para o Sul e Sudeste. Atualmente, a carga destinada à América do Sul utiliza os postos fronteiriços de São Borja (29%), Uruguaiana (27%) e Foz do Iguaçu (19%). Ocorre que essas vias de escoamento estão localizadas muito distantes dos estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O Corredor Rodoviário Bioceânico reduzirá os tempos e custos, facilitando o acesso ao continente sul-americano.

Nos últimos 15 anos, o intercâmbio comercial do Brasil com a Ásia teve aumento considerável. Hoje, mais de 45% das exportações brasileiras têm como destino um

país asiático. Cerca de 35% das exportações de produtos agrícolas são destinadas à China. O Corredor Rodoviário Bioceânico reduzirá em 20% a 30% os custos logísticos e de transporte e diminuirá em 15 dias o acesso ao continente asiático. Considerando que o atual sistema logístico nacional onera o transportador (segundo a OCDE, em 15,5%), o Corredor elevará a competitividade do produto nacional.

Do ponto de vista da segurança geopolítica, em acréscimo às vantagens logísticas proporcionadas pelo Corredor, com a possibilidade de explorar rotas marítimas diretas para o mercado asiático, não será necessário cruzar o Canal do Panamá ou mesmo ficar na dependência de rotas ou regiões sujeitas a forte tensão internacional.

CAMINHOS
P O D C A S T

Luiz Gonzaga Belluzzo

Roberto Garibe

Elias Jabbour

Rinaldo Mancin

Marcus Cavalcanti

Rafael Lucchesi

Lacuna entre Planejamento e Execução em Projetos de Infraestrutura

Foto: Arquivo Pessoal



Carlos Eduardo Lima Jorge, Presidente do COINFRA/CBIC

Estudo recente divulgado pelo Instituto de Gerenciamento de Projetos - PMI (Project Management Institute) apontou índice preocupante em relação à taxa de sucesso dos projetos em geral: apenas 50% apresentam resultados positivos.

Se pudéssemos orientar a pesquisa global feita pelo PMI junto a 5.800 profissionais de diversas áreas, apenas para o segmento de Infraestrutura no Brasil, acredito que essa relação de 50% de sucesso também seria registrada. Refletindo com isso a divisão de modelos que vem acontecendo entre Obras Públicas e PPPs e Concessões na nossa Infraestrutura.

Com uma trajetória relativamente recente de erros e acertos, os projetos de Infraestrutura feitos através de modelagens de Concessões ou PPPs, amadureceram sensivelmente nos últimos anos, aprimorando sua regulação, sua Matriz de Riscos, sua financiabilidade, sua segurança jurídica. E hoje são responsáveis por praticamente 50% dos investimentos nesse segmento. Em 2024 foram 64 leilões, que saltaram para 75 leilões em 2025, envolvendo 98 ativos. Com crescimento previsto para 2026, especialmente nas áreas de Rodovias, Saneamento e Energia.

Já no caso das Obras Públicas, executadas exclusivamente com recursos orçamentários da União, dos Estados, dos Municípios e Distrito Federal, os investimentos vêm caindo, apresentando alto nível de insucesso como mostra o levantamento feito pelo TCU - Tribunal de Contas da União com cerca de 11 mil obras paralisadas. Comissão de Infrastru-

ra - COINFRA/CBIC - coinfra@cbic.org.br SBN Quadra 01 Bloco I - 4º Andar - Ed. Armando Monteiro Neto - Asa Norte - Brasília - DF - Telefone 61 3327-1013 - www.cbic.org.br

Como compatibilizar nesses casos, o planejamento empresarial e a execução das obras, quando persistem, por exemplo, os seguintes fatores:

1. Contratação de empresas com propostas de preços sabidamente inexequíveis.
2. Má qualidade dos projetos apresentados pela administração pública.
3. Reajustamento dos preços contratuais através de indicadores que não refletem a variação dos custos.
4. Liberação das Ordens de Serviços sem a correspondente aprovação dos Empenhos financeiros.
5. Contratação de obras com recursos de emendas parlamentares que não correspondem ao valor total da obra.

A desconexão existente entre o planejamento empresarial e a execução propriamente dita dos projetos de Obras Públicas é fruto de barreiras estruturais que podem e devem ser removidas - totalmente ou pelo menos em parte - através da revisão e modernização dos instrumentos legais que regulam as licitações públicas inclusive dos órgãos de controle. E com o aumento dos investimentos públicos em Infraestrutura.

Inteligência Artificial na Construção Pesada: da Gestão Administrativa ao Monitoramento de Contratos e Licitações

A inteligência artificial (IA) deixou de ser uma tendência distante para se tornar uma necessidade operacional concreta, inclusive no setor da construção pesada. Se o ano de 2024 marcou a fase de experimentação com chatbots e ferramentas pontuais, 2025 e 2026 consolidam a era da implementação prática de Agentes de IA - sistemas capazes de compreender contexto, apoiar decisões e automatizar atividades complexas de gestão.

Para gestores de empresas de infraestrutura, obras públicas, logística e grandes contratos, esse movimento não representa substituição da mão de obra, mas sim potencialização da capacidade gerencial, especialmente em ambientes marcados por alta complexidade regulatória, contratos extensos e forte dependência de informações atualizadas.

IA como aliada da gestão na construção pesada

O setor da construção pesada exige decisões rápidas, baseadas em dados confiáveis, com controle rigoroso de prazos, custos, conformidade legal e desempenho contratual. Nesse cenário, a IA atua principalmente em três frentes estratégicas: gestão administrativa, monitoramento contratual e acompanhamento de editais e oportunidades.

1. Tomada de decisão baseada em dados (Data-Driven)

Gestores modernos não decidem mais apenas com base na experiência ou no “feeling”. Ferramentas de IA permitem analisar grandes volumes de dados internos e externos em tempo real, apoiando decisões sobre planejamento de obras, alocação de recursos, riscos financeiros e desempenho operacional.



Foto: Arquivo Pwoc

Wadson Sampaio, Especialista em automação e ecossistemas baseados em IA

Exemplo prático:

Com o uso do Perplexity, um gestor pode solicitar análises rápidas sobre:

- histórico de reajustes contratuais em obras semelhantes;
- decisões recentes de tribunais de contas sobre contratos de infraestrutura;
- tendências de investimento público em rodovias, saneamento ou energia.

A ferramenta consolida informações públicas e técnicas, permitindo subsidiar decisões estratégicas com maior segurança, especialmente em fases críticas de negociação ou reequilíbrio econômico-financeiro.

2. Automação de processos administrativos e produtividade

A rotina administrativa na construção pesada é intensa: relatórios de acompanhamento, atas de reunião, controles de medições, comunicações contratuais e prestação de contas. A IA permite automatizar tarefas repetitivas, liberando gestores e equipes técnicas para atividades de maior valor estratégico.

Exemplo prático:

O Microsoft Copilot, integrado a ferramentas corporativas, pode ser utilizado para:

- resumir reuniões de acompanhamento de contratos;
- organizar cronogramas e pendências administrativas;
- gerar relatórios gerenciais a partir de planilhas de medições e indicadores. Isso reduz retrabalho, melhora a rastreabilidade das informações e fortalece a governança interna, sem substituir o julgamento técnico dos profissionais.

3. Monitoramento de contratos e acompanhamento de editais de licitação

Uma das aplicações mais relevantes da IA para o setor está no monitoramento contínuo de contratos e no acompanhamento sistemático de editais de licitação, atividades que tradicionalmente consomem muito tempo e exigem atenção constante.

Exemplo prático:

Com o uso do Gemini (NotebookLM), é possível:

- carregar contratos extensos, editais e anexos técnicos;
- solicitar resumos executivos, identificação de cláusulas críticas e prazos sensíveis;
- extrair automaticamente cláusulas críticas, prazos, obrigações e riscos de contratos de construção, encurtando o ciclo de revisão e padronizando análises.
- sumarizar contratos extensos, comparar minutas e identificar cláusulas de alto risco com base em litígios passados e políticas internas.
- comparar versões contratuais ou editais semelhantes.

Na prática, a IA atua como um assistente técnico-jurídico, apoiando gestores na leitura, interpretação e acompanhamento documental, sem substituir áreas técnicas ou jurídicas, mas ampliando sua eficiência.

O próximo passo: Agentes de IA aplicados à construção pesada

A grande evolução prevista para 2026 e 2027 é o uso mais amplo da chamada IA Agêntica (Agentic AI). Diferentemente das ferramentas tradicionais, um agente de IA pode receber uma meta clara – por

exemplo, “acompanhar oportunidades de licitações em infraestrutura” – e executar várias etapas de forma integrada: pesquisa, organização de dados, análise comparativa e sugestão de ações.

No contexto da construção pesada, isso pode significar:

- monitoramento automático de portais de compras públicas;
- organização de alertas por tipo de obra ou região;
- apoio à estratégia comercial e institucional das empresas.

Como começar de forma segura e responsável

Para sindicatos, empresas e gestores do setor, a adoção da IA deve ser gradual e planejada, respeitando a realidade operacional e regulatória do segmento: Identifique gargalos: onde a gestão perde mais tempo – relatórios, contratos, acompanhamento de editais?

- Comece pequeno: implemente IA em uma área administrativa ou de apoio à decisão.
- Capacite as equipes: a IA é um copiloto, não um piloto automático; o olhar humano continua essencial.

Um futuro híbrido para a gestão da infraestrutura

O futuro da gestão na construção pesada será híbrido, combinando experiência humana, conhecimento técnico e inteligência artificial. A IA não substitui engenheiros, gestores ou dirigentes sindicais, mas amplia sua capacidade de análise, controle e tomada de decisão em um setor cada vez mais complexo e regulado.

Mais do que uma inovação tecnológica, trata-se de uma ferramenta estratégica para fortalecer a competitividade, a governança e a sustentabilidade do setor.

Foto: Arquivo peswood



Laiciane Mello é diretora de Operações da Integris, parceira do SINICON na atualização

SINICON atualiza políticas de compliance e reforça diretrizes de integridade

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON) concluiu a atualização de suas políticas de compliance e de seu conjunto de normas de integridade institucional. A revisão busca alinhar as diretrizes da entidade à evolução do ambiente regulatório e às práticas de governança adotadas em setores que operam com

contratos públicos e projetos de grande porte. O processo contou com apoio técnico da Integris Compliance e Consultoria e incorporou diretrizes mais detalhadas sobre relacionamento com agentes públicos, prevenção de conflitos de interesse, regras sobre brindes e hospitalidades e orientações relacionadas ao respeito à livre concorrência.

Segundo a diretora de Operações da Integris, Laiciane Mello, a revisão reflete as crescentes exigências de transparência e conformidade no setor de infraestrutura. “O SINICON decidiu revisar e modernizar seu arcabouço normativo para reforçar padrões de conduta, prevenir riscos institucionais e consolidar uma atuação alinhada às melhores práticas de governança”, afirma. A atualização também consolidou instrumentos já existentes na entidade, como o Conselho de Ética e o canal confidencial de denúncias, ampliando suas atribuições no acompanhamento e análise de eventuais irregularidades.

Foto: Divulgação SINICON



Reunião contou com a participação de presidentes de diversos sindicatos do ecossistema da construção pesada

Comitê de Construção Civil da FIEB retoma trabalhos

O Comitê da Cadeia Produtiva da Construção do Estado da Bahia (CCPCBA), da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), realizou no dia 10 de março de 2026, em Salvador, sua primeira reunião do ano. O encontro, realizado na sede da FIEB, teve como pauta um encontro estratégico

para a definição das atividades do Comitê ao longo de 2026, com mediação de José Mário de Araújo Júnior, e reuniu representantes de entidades setoriais, empresas, instituições de ensino e centros de inovação. O lançamento do Pacto Brasil pela Infraestrutura, iniciativa liderada pelo SINICON em conjunto com outras dez entidades nacionais, deu o tom das discussões e reforçou a importância da cooperação institucional para fortalecer o ecossistema da construção e da infraestrutura no estado.

Participaram da reunião representantes da FIEB, CFJ, Moveba, CIEB/SIMMEB, ABCP/UNEB, Sinduscon-BA, Quimbahia, IEL, Sindibrita, SENAI, SENAI CIMATEC, EPUFBA e SINPROCIM, entre outras instituições. A coordenação do Comitê é exercida por Vicente Mattos (FIEB), e o SINICON foi representado por Marcelo Gentil, coordenador do Comitê de Comunicação da entidade.

Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom / Agência Brasil



A SecexConsenso, criada na gestão do Ministro Bruno Dantas, funciona como câmara de mediação

Projetos de infraestrutura lideram acordos consensuais no TCU

Os projetos de infraestrutura têm concentrado a maior parte dos acordos firmados por meio de soluções consensuais no Tribunal de Contas da União (TCU), indicando uma mudança relevante na forma de enfrentar impasses contratuais no país. A atuação da Secretaria de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) vem ganhando protagonismo ao viabilizar negociações entre poder público e concessionárias, especialmente em setores como rodovias, ferrovias e energia, considerados essenciais para o crescimento econômico.

Desde sua criação, a SecexConsenso tem contribuído para destravar contratos paralisados ou judicializados, permitindo o reequilíbrio econômico-financeiro de concessões impactadas por fatores como mudanças regulatórias, oscilações de demanda e eventos imprevistos. A adoção desse mecanismo tem reduzido a litigiosidade, ampliado a segurança jurídica para gestores públicos e investidores e favorecido a retomada de investimentos em projetos estratégicos. No total, foram abertos 45 processos entre os entes privados e o poder público, desse total, 21 já resultaram em acordos homologados e cinco terminaram sem acordo. Outros nove processos não foram admitidos, cinco aguardam deliberação, três estão em andamento e dois estão em exame de admissibilidade.

O avanço dos acordos consensuais também reflete uma maior maturidade institucional na busca por soluções mais ágeis e cooperativas, em substituição a processos longos e incertos. Nesse contexto, a infraestrutura se destaca não apenas pelo volume de casos, mas pelo potencial de gerar impactos diretos na competitividade do país, reforçando o papel do TCU como agente indutor de soluções que promovem eficiência e continuidade de obras e serviços essenciais.

Fonte: CNN Money (cnmbrasil.com.br/infra/projetos-de-infraestrutura-lideram-acordos-consensuais-no-tcu)

Foto: Divulgação SINICON



Claudio Medeiros, presidente do SINICON, marcou presença no lançamento da Agenda Legislativa da CNI

Agenda da Indústria 2026 mira competitividade e futuro sustentável

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) lançou em 24 de março de 2026, no Congresso Nacional, a 31ª edição da Agenda Legislativa da Indústria 2026. O documento reúne 135 propostas prioritárias para o setor, com foco na melhoria do ambiente de negócios, redução do Custo Brasil, segurança jurídica e competitividade, visando o crescimento econômico e social. A agenda foi construída em parceria com federações estaduais, associações setoriais e sindicatos nacionais. Durante o evento, foi apresentado o projeto “Brasil 2050”, que inclui 50 sugestões para aumentar investimentos e garantir crescimento sustentável com descarbonização. O SINICON marcou presença no lançamento.



Humberto Rangel, diretor do SINICON, falou sobre a união de esforços entre as entidades nacionais que compõem o Pacto

SINICON reforça diálogo institucional na 6ª Semana de Planejamento do DNIT

O SINICON marcou presença na 6ª Semana de Planejamento do DNIT, reforçando sua atuação nos

debates estratégicos sobre o futuro da infraestrutura no país. A participação ocorreu a convite da ANE-TRAMS, na pessoa de sua presidente, Luciana Dutra. Representando a entidade, o diretor-executivo Humberto Rangel e Marcelo Gentil, responsável por Relações Institucionais e coordenador do Comitê de Comunicação, contribuíram com as discussões centradas no Pacto Brasil pela Infraestrutura. A iniciativa busca fortalecer a articulação entre o setor público e a iniciativa privada, com foco na ampliação de investimentos, na melhoria da governança e no avanço de projetos estruturantes essenciais ao desenvolvimento nacional.

REFLETIR PARA AGIR

Por mais racionalidade e responsabilidade com os gastos públicos

Enquanto bilhões de reais são debatidos em orçamentos públicos e prioridades sociais, há um fluxo de recursos que muitas vezes permanece invisível nas manchetes do dia a dia: o custo de rolagem da dívida pública brasileira.

Em termos simples, rolar a dívida significa emitir novos títulos para pagar aqueles que estão vencendo - um processo inevitável para manter o Estado em funcionamento, mas que se torna cada vez mais oneroso quando as taxas de juros estão altas, como é o caso no Brasil.

No cenário atual, com a taxa básica Selic em patamares elevados, o gasto anual do setor público com o pagamento de juros e encargos associados à dívida tem se aproximado de níveis historicamente altos. Dados recentes apontam que, nos 12 meses encerrados em fevereiro último, o Brasil gastou cerca de R\$ 924 bilhões apenas com juros sobre seu endividamento, um valor que pode ultrapassar a casa de R\$ 1 trilhão ao ano com a rolagem do débito - montante nunca antes visto na história econômica do país.

Esse montante astronômico, que supera em muito os investimentos em áreas essenciais (saúde, educação e infraestrutura), é reflexo direto das altas taxas de juros praticadas internamente e do elevado custo financeiro de manter o Estado financiado através do mercado de títulos públicos. Em outras palavras, grande parte dos recursos arrecadados pelo trabalho e pela produção nacional acaba sendo destinada a pagar juros a credores, em vez de financiar políticas públicas que promovam desenvolvimento e bem-estar social.

Se a economia brasileira fosse um barco, essa despesa anual com juros seria como um enorme vazamento no casco: mesmo com esforços para navegar adiante, grande parte da energia e da renda geradas fica comprometida apenas em manter o barco à tona, sem avançar de fato rumo às metas de crescimento e qualidade de vida que a sociedade tanto almeja.

Adicionalmente, no Orçamento do Executivo Federal para 2026, as emendas parlamentares somam R\$ 61 bilhões. Isso representa cerca de 25% de todo o dinheiro de que o Executivo dispõe para investir na melhoria da infraestrutura e dos serviços públicos em todo o País.

Em resumo, é preciso mais responsabilidade com o gasto dos recursos públicos. **Infraestrutura para o Brasil avançar.**

AGENDA DA INFRA

Confira a agenda de eventos do
setor para os próximos meses

GOVERNANÇA CONTRATUAL E ENGENHARIA DE CLAIMS: DA PREVENÇÃO À GESTÃO DE CENÁRIOS CRÍTICOS – 14 a 16 de abril de 2026

O evento, promovido pelo Escritório Vernalha Pereira Advogados e com participação de representante do SINICON, propõe uma reflexão prática sobre como estruturar a gestão contratual de forma a antecipar problemas recorrentes em projetos de engenharia, fortalecer a organização das informações do contrato e prevenir a escalada de conflitos. **Mais informações:** vernalhapereira.com.br/eventos

WORKSHOP GESTÃO DE CONTRATOS E PREVENÇÃO DE CONFLITOS – 16 de abril de 2026

CBIC, ANEOR e SINICON reúnem especialistas para discutir práticas de governança contratual e estratégias voltadas para a redução de disputas em projetos de infraestrutura. O evento traz uma abordagem prática sobre organização de contratos, antecipação de riscos e gestão de claims, em um cenário em que custos, prazos e segurança jurídica estão cada vez mais pressionados. **Mais informações:** cbic.org.br/cbic-aneor-e-sinicon-promovem-workshop-sobre-gestao-de-contratos-e-prevencao-de-conflitos

BIM FÓRUM CONFERENCE – 06 e 07 de maio de 2026

Em sua quarta edição, o evento se consolida como um importante ponto de encontro da transformação digital no setor AECO, reunindo especialistas, lideranças e profissionais para discutir os novos impactos do BIM no contexto da Nova Estratégia BIM BR. **Mais informações:** bimforum-conference.com.br

ENIC 2026 - Encontro Internacional da Indústria da Construção – 19 a 21 de maio de 2026

Promovido pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), o ENIC reunirá líderes empresariais, autoridades, especialistas, representantes da Academia e profissionais do setor para antecipar tendências, discutir políticas públicas e destravar caminhos para o crescimento do setor no Brasil. **Mais informações:** cbic.org.br/enic

PPPs, CONCESSÕES & INOVAÇÕES – 19 e 20 de maio de 2026

Trata-se de um dos mais relevantes encontros nacionais voltados ao debate técnico, científico, institucional e estratégico sobre a infraestrutura brasileira. Com foco em Parcerias Público-Privadas (PPPs), Concessões e Inovação para infraestrutura e prestação de serviços públicos, o evento propõe uma abordagem inovadora e integrada entre governo, setor privado e academia, promovendo discussões fundamentais para o futuro do desenvolvimento nacional. **Mais informações:** congressopp.com.br/evento

28º ENACOR, 51ª RAPv e 7ª Expo ENACOR RAPv – O Futuro da Infraestrutura em Goiânia – 22 a 25 de junho de 2026

Promovidos pela ABDER, ABPv e GOINFRA/GO, os eventos têm como objetivo apresentar estudos, propostas e soluções inovadoras nas áreas de logística, tecnologia e trânsito, além de fomentar a capacitação técnica e o intercâmbio de conhecimento por meio de minicursos, palestras e trabalhos científicos. **Mais informações:** enacorrapv.com.br

XIV Congresso Internacional IBDiC – 20 e 21 de agosto de 2026

Realizado pelo Instituto Brasileiro de Direito da Construção – IBDiC, o Congresso reúne especialistas nacionais e internacionais, autoridades, advogados, engenheiros, consultores, empresas e profissionais do setor para discutir os principais desafios e tendências da área. **Mais informações:** congresso.ibdic.org.br

PAVING EXPO – 22 A 24 de setembro de 2026

Chegando à sua 9ª edição, o evento continua liderando a vanguarda das tendências do setor, promovendo conexões entre profissionais e gerando experiências verdadeiramente transformadoras. A Paving se destaca como o mais abrangente encontro dedicado à infraestrutura viária e rodoviária do Brasil, consolidando-se como um dos mais relevantes no âmbito da infraestrutura e construção. **Mais informações:** paving.com.br

BRASILNOSTRILHOS – 18 de novembro de 2026

Iniciativa da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) e suas concessionárias associadas, o evento é uma oportunidade única para discutir o futuro do transporte ferroviário de cargas no Brasil, abordando investimentos, inovação tecnológica, regulamentação e sustentabilidade. **Mais informações:** brasilnostrilhos.com.br

INFRA NE EXPO – 03 a 05 de março de 2027

Organizada pela STO Feiras e Eventos, a Infra NE nasce com o propósito de conectar governos, empresas, especialistas e investidores em um ambiente estratégico, preparado para impulsionar oportunidades, apresentar soluções e fortalecer a competitividade regional. **Mais informações:** infrane.com.br



R E V I S T A
infraCAMINHOS

A revista infraCaminhos é uma publicação do:
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