

SINICON

em revista

REVISTA PERIÓDICA DO SINDICATO NACIONAL DA
INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA-INFRAESTRUTURA

EDIÇÃO 10 | SINICON.ORG.BR



TERRAS RARAS

MINAÇU/GO

CCB CONSTRUTORA

SINICON em revista

REVISTA PERIÓDICA DO SINDICATO NACIONAL DA
INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PESADA-INFRAESTRUTURA

EDIÇÃO 10 | SINICON.ORG.BR

ESCRITÓRIOS

Rio de Janeiro: Rua DEBRET, nº 23, 12º andar, Salas 1201
a 1207, Bairro Centro
Rio de Janeiro/RJ, CEP: 20.030-080

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

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

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

Pernambuco: Rua do Progresso, nº 465, Ed. Villa
Empresarial, Bairro Boa Vista - Recife - PE
CEP: 50.070-095

NESTA EDIÇÃO

04 Mensagem do Presidente

05 Entrevista

08 Obra da Capa

12 Redes Sociais

13 Lean

15 Associe-se

16 Destaque Executivo

17 Destaque Legislativo

19 Mulheres

21 Lives e Webinars

22 Curtas

23 Seja associados

24 Tecnologia

25 Parceria

26 Serviços

27 Na Mídia

28 Convenção Coletiva



EXPEDIENTE

Presidente
Cláudio Medeiros

Vice-Presidente
Ricardo Fortini

Diretora Jurídica
Tatiane Ollé

**Diretora de Relações
Institucionais**
Viviane Nunes

Consultora Jurídica
Renilda Cavalcanti

Secretária do Jurídico
Claudia Crivano

Gerente Adm. Financeiro
Bruno Lamounier

Assessoria Executiva
Ricardo Avelar

**Estagiários de
Administração**
Lucas Guilherme
Samara Câmara

**Estagiária de
Comunicação**
Giorgia Cantarella

Conselho Diretor
Alexandre Guedes
Carlos Nascimento
Carlos Oliveira
Daniel Rizzotti
Fernando Quintas
Márcio Perez
Paulo Coutinho
Raimundo Cruz
Fernando Teixeira
José Mário Castilho
José Maria Magalhães
de Azevedo
Roque Meliande

Diretorias Regionais
Bahia
Ronald Velame
Goiás
Mário Rassi
Pará
Carlos Nascimento
Pernambuco
Fernando Teixeira
Sergipe
Raimundo Cruz

Conselho de Ética
Alexandre Baltar
Cynthia Teixeira Galvão
Dante Degani
Eduardo Staino
Flavia Gabriela Oyo Franca
Guilherme Luna
Jussara Rocha Tibério
Luiz Felipe Seabra
Patrícia Bueno
Tatiane Amaral
Tatiane Ollé

**Comitê de Inovação e
Engenharia**
Ricardo Fortini
Coordenador

Comitê Jurídico
Cristiano Borges Castilhos
Coordenador

**Comitê de Relações
Institucionais**
Daniel Bógea
Coordenador

**Comitê de Relações
Trabalhistas**
Alexandre Nunes
Coordenador

Comitê Tributário
Hevelyn Cordeiro
Coordenadora

Jornalista Responsável
Viviane Nunes
MTB: 41631/SP

Diagramação
Gui Fagundes

Mensagem do Presidente

Prezados Leitores,

A 10ª edição do **SINICON em Revista** traz como um de seus principais temas a concessão de rodovias. A entrevista principal é com o presidente da ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, Marcio Barcelos. Ele comenta sobre os 25 anos dos programas de concessão, relicitação, aumento dos preços dos insumos (em especial o asfalto betuminoso), segurança jurídica e desafios do setor.

Um artigo, de nossa autoria, também tratando das concessões, foi publicado em um jornal de grande circulação nacional e o replicamos em nossa revista.

A obra da capa, realizada pela CCB Construtora, mostra a riqueza do nosso país. A empresa está construindo uma planta de beneficiamento de Terras Raras, ao norte de Goiás. A região possui a segunda maior reserva, destes 17 elementos da tabela periódica.

Por fim, as editorias trazem informações importantes, para aqueles que trabalham no setor.

Se você é associado ao SINICON, participe ativamente, sugerindo temas para discussão.

Um abraço,

Cláudio Medeiros

Presidente do SINICON



Arquivo Pessoal

Presidente da ABCR fala sobre as concessões rodoviárias

Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias concedeu entrevista ao SINICON em Revista. Entre outros assuntos, Barcelos comentou sobre 25 anos de história do programa de concessões de rodovias, preço do asfalto betuminoso e relições.

SINICON (S): Com mais de 25 anos de existência, qual a análise/balanco que se pode fazer do setor de concessões?

MARCO AURÉLIO BARCELOS (M): Após 25 anos de história, o programa de concessões de rodovias pode ser considerado um caso de sucesso. Desde 1995, as concessionárias aportaram cerca de R\$ 228 bilhões em modernização e manutenção das rodovias, entre investimento e operação. Também há importantes efeitos sobre os municípios e as comunidades locais, com geração de empregos e pagamento, por ano, de mais de R\$ 1 bilhão em ISSQN - Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza. Não só isso: as rodovias concedidas são mais seguras: nas duas últimas décadas, os acidentes foram reduzidos em 53%.

Ao longo de tantos anos, é importante reconhecer os avanços nesse mercado. Os estudos de modelagem mais atuais dos projetos de concessão de rodovias do Governo Federal, por exemplo,

são prova do quanto o modelo está evoluindo. As concessões da Via Sul (Rio Grande do Sul) e da Via Costeira (Santa. Catarina) já haviam trazido melhorias significativas em comparação com iniciativas passadas. E ainda mais recente, com a Dutra, mais um passo foi dado na busca do modelo ideal. Esses editais certamente funcionarão como uma referência para as demais concessões que vêm sendo estudadas em todo o País, tanto no plano federal como nos estados. Vivemos um momento único de oportunidades de negócios.

S: Qual o número de concessionárias, que estão associados à ABCR?

M: Atualmente, há 69 com concessionárias em operação no Brasil, sendo 23 federais, 50 estaduais e duas municipais. Desse total, 45 são associadas à ABCR.

S: Como a ABCR entende a devolução de concessionárias?

M: As devoluções, que estão

disciplinadas na Lei Federal nº 13.448/17 e também são conhecidas como relições, foram pensadas para projetos muitos específicos. É claro que nenhuma concessionária assume um empreendimento pensando em devolvê-lo. O que aconteceu, porém, nos ativos que estão hoje sendo devolvidos é um conjunto de eventos críticos que culminou na impossibilidade de os serviços concedidos continuarem a ser prestados. Entre esses eventos, pode-se apontar o excesso de otimismo, à época da estruturação dos estudos das concessões, que acabou sendo confrontado com uma das maiores crises econômicas pelas quais o País passou, em 2016. Também não se podem negar os efeitos da Operação Java Jato sobre o mercado de infraestrutura e a perda de capacidade de financiamento de algumas empresas, além de equívocos na modelagem dos projetos. É importante, por isso mesmo, conseguir virar a página, e resolver de uma vez por todas a questão. A relição, sob essa perspectiva, é muito bem-vinda. De outro lado, o que observamos é que os atuais



Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovia

atuais projetos levados a leilão estão muito mais preparados para atravessar adversidades, sendo muito mais resilientes. A perspectiva, portanto, é que as condições que levaram à relicitação, no passado, não venham mais a ocorrer no futuro.

“ É claro que nenhuma concessionária assume um empreendimento pensando em devolvê-lo. O que aconteceu, porém, nos ativos que estão hoje sendo devolvidos é um conjunto de eventos críticos que culminou na impossibilidade de os serviços concedidos continuarem a ser prestados

S: Com relação ao aumento de preço do asfalto betuminoso. Quais medidas tomadas pela ABCR?

M: O aumento do preço do asfalto betuminoso e outros insumos, que são

imprescindíveis para a execução das obras previstas nos contratos de concessão, teve um salto exponencial nos últimos meses, bem além dos índices inflacionários. Esse aumento está fora de qualquer previsão que qualquer empresa pudesse fazer. O resultado disso é que muitos projetos, especialmente aqueles em etapa inicial de investimento, estão hoje com o seu fluxo de caixa comprometido. É importante sensibilizar as autoridades públicas, para que medidas possam ser tomadas urgentemente. Do contrário, pode haver o comprometimento da sustentabilidade financeira das concessões. Por isso, a ABCR realizou um estudo técnico muito profundo sobre o comportamento desses preços, analisando séries históricas e projeções com a ajuda, inclusive, de algoritmos inteligentes. Os resultados foram muito contundentes e indicaram a imprevisibilidade dos aumentos recentes, catalisados especialmente pela pandemia de COVID-19.

O estudo está em fase de conclusão e, muito em breve, será apresentado aos órgãos públicos e outros atores da

sociedade, para que uma solução efetiva seja construída rapidamente para o problema do aumento exorbitante de preços.

“ a ABCR realizou um estudo técnico muito profundo sobre o comportamento desses preços, analisando séries históricas e projeções com a ajuda, inclusive, de algoritmos inteligentes

S: Quais são os principais desafios do setor?

M: O Brasil tem investido muito menos do que seria necessário para resolver seu gargalo de infraestrutura. Estima-se que precisaríamos dobrar os investimentos recentes, que hoje estão abaixo de 2% do PIB, para chegarmos a um patamar de economias desenvolvidas. Um dos maiores problemas do Brasil, assim, é a necessidade de investimento, e em um cenário em que há poucos recursos públicos disponíveis para tanto.

Considerando a carteira de projetos de concessão para as rodovias, no entanto, a expectativa para os próximos anos é de dobrar a extensão dos trechos transferidos para a gestão privada. Dos atuais 25.292 quilômetros concedidos, deveremos agregar mais 27 mil quilômetros, com licitações que serão promovidas pelo governo federal e por nove Estados da

federação. Sob a perspectiva de novos investimentos, essa é, sem dúvida, uma ótima notícia.

Entretanto, para que esse número se torne realidade, é importante estar atento a alguns cuidados, que desafiam a agenda de concessões de rodovias e de outros ativos. Especialmente, é preciso garantir segurança jurídica. Há várias formas de se entender o que é segurança jurídica, e isso passa, entre outros, pela responsividade das agências reguladoras (a ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres, por exemplo, foi bastante ágil em definir uma solução para os impactos da pandemia de Covid-19, o que foi muito positivo; todavia, em outras agências reguladoras, esse tema caminhou muito pouco ou até mesmo nada). De outro lado, é importante eliminar as pautas de caráter populista, que se dispõem a interferir nas concessões sem a devida reflexão técnica e sem a ponderação sobre os efeitos maléficos que as propostas vêm a ocasionar. Por exemplo, há vários projetos de lei em tramitação nas casas legislativas do País, que fixam as mais variadas

“ É importante eliminar as pautas de caráter populista, que se dispõem a interferir nas concessões sem a devida reflexão técnica e sem a ponderação.

gratuidades, sem se perguntar de onde virão os recursos necessários para suportá-las. Houve, ainda, o caso emblemático da Linha Amarela, no Município do Rio de Janeiro, em que o prefeito à época decretou a caducidade da concessão sem observar os parâmetros legais. É importante compreender que as concessões são projetos de longo prazo e que precisam de estabilidade para vingar. Além do mais, sem a percepção de que os contratos serão cumpridos e de que o Brasil é um ambiente amigável ao investimento privado, dificilmente a carteira de projetos esperada nos próximos anos se tornará realidade.

“ a ABCR realizou um estudo técnico muito profundo sobre o comportamento desses preços, analisando séries históricas e projeções com a ajuda, inclusive, de algoritmos inteligentes

S: No aspecto legal, o que o senhor acha que precisamos para maior segurança aos projetos de concessão?

M: Sim. Eu dizia que a segurança jurídica ainda é um desafio para o setor. Para além da responsividade das agências e a eliminação de medidas de caráter populista, é preciso engajar outros atores da sociedade. Os órgãos de controle cumprem um importante papel nesse sentido. É

É importante que lancem um olhar de aproximação e construção, em detrimento de uma abordagem refratária e de desconfiança sobre os gestores públicos e os atores privados do mundo das concessões, o que ainda é observado aqui e ali. Do contrário, corre-se o risco de que a postura conservadora e inerte dos gestores e investidores acabe prevalecendo, com repercussões sobre a dinâmica do ambiente de negócios e sobre a possibilidade de avanços na agenda regulatória. Costuma-se apelidar esse fenômeno de “apagão das canetas”.

Por outro lado, não se pode ignorar que, em 25 anos de concessões, a força dos nossos contratos e da legislação pode ser demonstrada, com a atuação assertiva dos tribunais contra arbitrariedades e desmandos sobre os contratos concessórios, em diversos setores. Há muitos episódios que ilustram isso, como a tentativa de retomada de contratos na região sul do País e a recusa de se implementarem reajustes tarifários por alguns poderes concedentes. Em todos eles, o Judiciário atuou de forma objetiva, fazendo cumprir a lei. Nesse sentido, não podemos negar que há, no Brasil, conquistas de relevo em prol da segurança jurídica. Resta, entretanto, ficar sempre atentos e vigilantes, para garantir que não haja retrocessos em relação a essa pauta.

CCB Construtora desenvolve a infraestrutura de mineração de Terras Raras em Minaçu

A 504 quilômetros da capital goiana, Minaçu é uma cidade com pouco menos de 30 mil habitantes. Com uma área riquíssima em biodiversidade, o município tem um dos maiores depósitos de Terras Raras do Mundo (grupo seletivo de 17 elementos químicos de relativa abundância na crosta terrestre).

A descoberta do depósito mineral foi realizada pela empresa Mineração Serra Verde (SVPM), especializada em projetos de exploração de recursos naturais, que desde 2017 – após a obtenção da licença de instalação, depois de oito anos – está implantando o empreendimento, que deve entrar em operação comercial em agosto de 2022.

São 13 milhões de toneladas de minério bruto, para produzir 7 mil toneladas/ano de carbonato misto de terras raras, ao longo de 25 anos, baseado em reservas de 887 milhões de toneladas, ao teor de 0,12%.

É o segundo maior depósito de Terras Raras do Mundo e o primeiro em Terras Raras em argilas iônicas, fora da China. Para a exploração, foi desenvolvida uma tecnologia própria, menos agressiva ao meio ambiente, pois o depósito possui características especiais. Tais minérios têm grande demanda mundial.

As Terras Raras já são usadas no dia a dia: informática, celulares computadores, indústria

automobilística entre outros setores de alta tecnologia, com demanda crescente. Alguns as consideram “o ouro do século XXI”, por sua raridade e valor econômico.

A Construtora Central do Brasil (CCB) é a responsável pela obra da planta de beneficiamento: parte administrativa, unidades de apoio e a estrada de 16 quilômetros, com uma parte atravessando granito – o que dificultou sua construção que sai de 300 metros e chega a 900 metros (considerando o nível do mar), na região de Pela Ema. A área de beneficiamento tem mais de 100 mil m² - o equivalente a dez campos de futebol.

Em 2021, chegaram as primeiras máquinas para área de mina. Também foi instalado o primeiro pilar da estrutura do prédio de filtragem. Foi o momento em que se iniciou a ampliação da subestação de energia de Minaçu.

Para a primeira abertura da mina, foram usados caminhões de grande porte cujo emprego, além de assegurar o cumprimento dos prazos do



FOTO: CCB Construtora



FOTO: CCB Construtora

Há quatro frentes de minas sendo preparadas, com caminhões fora de estrada. Esta atividade é a retirada do solo orgânico (guardado para reposição), material estéril e a exposição do minério que será lavrado e beneficiado na planta. Esta área, em particular, está a 900 metros de altitude do planalto goiano. E a planta de beneficiamento, a 850 metros. Então, o bombeamento do minério das frentes de lavra, para a área de beneficiamento, economizará energia, se valendo de parte da energia de bombeamento, fornecida pela gravidade.

O bombeamento é necessário, para que haja controle de fluxo, compatível com os tempos de reação, lixiviação, precipitação e filtragem do processo, que têm tempo e PH controlado, por um laboratório de alta tecnologia.

Também aconteceu a ampliação da subestação de energia de Minaçu, mediante

autorização da Enel para que a movimentação da operação não interferisse ou prejudicasse a alimentação de energia na cidade de Minaçu.

A lavra será a céu aberto, de baixa profundidade, propiciando recuperação imediata das áreas lavradas. O minério será homogeneizado, secado classificado à úmido, lixiviado em tanques adaptados, filtrados e precipitado. O beneficiamento será de 13,0 Mtpa (milhões de toneladas por ano) e 7,0 Ktpa (mil toneladas por ano) contido no produto final.

O sistema de beneficiamento considerará três circuitos: peneiramento (homogeneização e classificação); lixiviação (extração) e precipitação (separação e concentração). A solução é recirculada, por meio de filtros de prensa e liberam o rejeito, retornando à água de processo e o reagente para a continuidade do tratamento do mineral, em circuito fechado.



Geração de empregos – Para a operação, a previsão é realizar a contratação de 600 funcionários diretos, operando 190 equipamentos. As atividades de construção contribuirão para a geração de cerca de 2,4 mil empregos indiretos e, até o momento, não houve acidentes com fatalidades.

O uso de mão de obra local foi de 75%.
“Temos diversas campanhas de responsabilidade social, em especial com a saúde dos funcionários e meio ambiente”, completou Jaime.

Parceria com a prefeitura – A CCB locou dois hotéis, que estavam sem movimento e 16 casas, que se transformaram em repúblicas, movimentando o setor imobiliário local, juntamente com a Serra Verde, que construiu alojamentos provisórios para até mil colaboradores.

Economia – Considerando o pagamento de impostos, a expectativa é o aquecimento da economia local.

Educação – A SVPM realizou uma parceria com o Senai para qualificação profissional dos trabalhadores. A instituição de ensino oferece cursos e treinamentos para operadores, com o objetivo de melhorar a empregabilidade.

Comunidade – A SVPM abriu o Centro de Relações Comunitárias, facilitando a comunicação e o relacionamento da mineradora com os moradores, estando abertos para receber sugestões, reclamações e tirar dúvidas da população do entorno.

Meio ambiente – Para cada árvore de espécie protegida que é cortada, a Mineração Serra Verde planta outras 12 árvores. Com relação ao reaproveitamento da água, é feito por meio de um processo em circuito fechado, fruto de um projeto de dois anos de pesquisa que custou mais de US\$ 8 milhões de investimentos no desenvolvimento de uma ação inédita, assegurando maior eficiência econômica e ecológica.

“Este empreendimento tende a colocar o Brasil como uma grande potência mineral em Terras Raras no mundo. Estamos orgulhosos de contribuir com este grande projeto que vai gerar desenvolvimento econômico e tecnológico no âmbito municipal, estadual e federal”, finaliza o gerente de contrato da CCB, Jaime.



SIGA O SINICON NAS REDES SOCIAIS!

As nossas Redes Sociais são atualizadas constantemente. Assim, você tem acesso mais fácil e rápido às notícias relacionadas ao setor da construção pesada-infraestrutura.

Clique e acesse agora:



/siniconsindicato



/siniconsindicato



@Sinicon_



@siniconsindicato



SINICON SINDICATO



(61) 3223-3161

AUMENTANDO A PRODUTIVIDADE EM UMA OBRA INDUSTRIAL COM O LEAN

FOTO: CANVA

O aumento de produtividade é o principal foco do lean, porém para torná-lo real e sustentável garantindo que as melhorias conquistadas se estabeleçam e evoluam, se torna um grande desafio. É o que mostra este caso referente a uma obra industrial:

Ao longo dos anos, desde sua concepção, a filosofia lean vem se consolidando nos mais variados setores como paradigma indispensável para a excelência operacional e para a evolução do sistema de gestão das empresas. Dado esse contexto, este caso demonstra o potencial de aplicação de um projeto lean que buscava como objetivo principal elevar a produtividade na construção de uma termelétrica brasileira.

Um projeto extremamente desafiador foi usado como piloto, pois este projeto contemplava uma engenharia rebuscada, uma forte demanda de suprimentos e uma grande interface de disciplinas. Entretanto, o lean thinking forneceu diretrizes práticas alinhadas aos problemas ocorridos na obra para superar os desafios apresentados, alcançando, já em seus esforços iniciais, 38% de aumento de produtividade no fluxo todo das atividades. Mas como isso foi possível?

Aumentando a produtividade, eliminando desperdícios na obra

Na construção, é muito comum que o transporte e reposição de materiais seja realizada pelo próprio colaborador da linha de frente. Isso gera um desperdício e queda de produtividade tremenda, pois estes funcionários param de focar seus

Para utilizar melhor o tempo dos colaboradores, a construtora formou uma equipe de logística dedicada para auxiliar no aumento da produtividade. Com a visão antecipada passada pela equipe de produção e com a organização do almoxarifado, a equipe de logística pôde receber requisições com uma semana de antecipação, possibilitando a organização de “kits” que seriam entregues à frente. Isso evitava tempos improdutivos para as equipes de produção, que anteriormente iam até o almoxarifado e ao pátio de estoques procurar, retirar e transportar alguns materiais.

Evitando gargalos com a visão holística

Quando iniciativas lean focam em aumentar a produtividade de um processo específico da obra, mas falham em olhar para o fluxo de valor inteiro e no impacto que suas ações terão na cadeia, o resultado iminente é a criação de ilhas de eficiência, pois outros processos acabarão se tornando gargalos

impedirão que o aumento da produtividade geral. Por isso, foi decidido pela equipe deste projeto a criação um planejamento colaborativo multidisciplinar. A tradicional visão de projetos de construção com foco nas disciplinas isoladas foram quebradas com esse planejamento colaborativo, conforme eles investiam em várias sessões de replanejamento da obra com o auxílio da ferramenta “pull planning” (ou “planejamento puxado”). Os líderes, gerentes e operacionais dos setores (produção, suprimentos, engenharia e planejamento) identificaram facilmente as interfaces entre as disciplinas e setores e estabeleceram ações para mitigar ou eliminar esses problemas.

Com a visão holística trazida pelo planejamento colaborativo, a equipe envolvida também pôde priorizar ações de engenharia e suprimentos baseadas no entendimento das atividades de campo, ou seja, a priorização desses setores se deu a partir do fluxo reverso das principais atividades executivas.

Resolvendo problemas rapidamente para acompanhar o ritmo da produção

Com o aumento de produtividade constatado 1,5 mês após o início do projeto lean na obra, os setores de engenharia e suprimentos sentiram dificuldade para acompanhar o ritmo, o que se mostrava um risco à sustentabilidade dos resultados. Um dos grandes motivos para que a equipe de produção conquistasse esses avanços foi o fato de eles passarem a se reunir diariamente ao final do expediente com intuito de entender os problemas e de alinhar melhor as frentes de serviços buscando a finalização das atividades por completo, ao invés de avançar as frentes conforme a liberação dos serviços antecessores.

Inspirados nas novas práticas da produção, os gerentes também passaram a realizar uma reunião remota para solucionar as “pendências” de engenharia e suprimentos que estavam impactando

na produção; assim, as demandas de campo não solucionadas eram repassadas para a reunião da gerência da obra. Rotinas também foram implementadas para realizar uma parada programada para manutenção dos gasodutos, o que auxiliou na redução do tempo de resolução das pendências de seis dias para dois, consequentemente reduzindo o prazo da parada em 23% (que representava 61 dias do projeto).

Disseminação para outros projetos industriais

O projeto lean dessa obra industrial trouxe grandes resultados com relação ao aumento de produtividade e à redução de prazo, além de resultados intangíveis relatados pela equipe, como melhoria do entrosamento do time, maior abertura para expor os problemas e maior satisfação dos colaboradores. A consolidação dos aprendizados e o sucesso deste caso tem servido como uma alavanca para disseminação interna para os demais projetos da companhia com intuito de melhorar ainda mais a competitividade da companhia.

SOBRE OS AUTORES



Daniel Jardim

Head de Transformação Lean na Construção no Lean Institute Brasil.



Renato Mariz

Gerente de Projetos no Lean Institute Brasil.



Vinicius Coral

Especialista Lean no Lean Institute Brasil.

O que o SINICON faz por suas associadas?



Negociações Coletivas de Trabalho

As negociações coletivas têm influência direta no custo da mão de obra, que representa mais de 40% das despesas do setor da Construção Pesada-Infraestrutura no Brasil. Um processo mal sucedido terá um efeito negativo sobre parcela significativa do valor de uma mão de obra. A reforma trabalhista trouxe importante transformação na relação sindical, com a predominância das negociações coletivas, fixando a prevalência do acordado sobre o legislado.



Poder de Representação

O SINICON detém representação junto à Confederação Nacional da Indústria - CNI, Federações das Indústrias e Associações. A atuação em conjunto com essas entidades objetiva o interesse comum do setor.



Representação Jurídica

Em ações coletivas, na defesa de interesses da categoria em todo o território nacional.



Consultoria Técnica

Consultoria sobre os temas: trabalhista, tributário, processos licitatórios e legislação ambiental, com elaboração de pareceres técnicos



Políticas Públicas

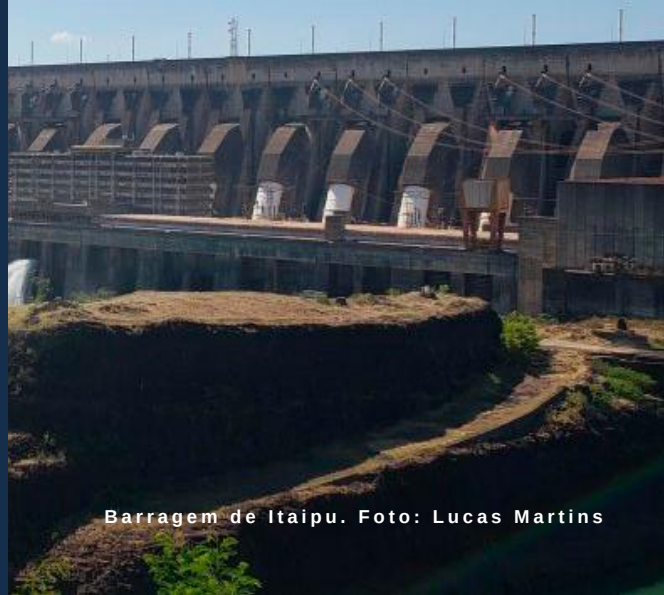
Acompanhamento de medidas de impacto nas atividades do setor: licitações, meio ambiente, financiamento, trabalhista e tributária. Defesa das pautas de interesse do setor junto ao Executivo e ao Legislativo, por meio de um processo de interação permanente com seus representantes.

Conheça
mais sobre
o SINICON

[Clique AQUI](#)



Entre em contato:
sinicon@sinicon.org.br



Barragem de Itaipu. Foto: Lucas Martins



Inscrições para o Selo Fomento Infra + Integridade vão até o dia 30 de abril

Foto: Canva
Fonte: Ministério da Infraestrutura

O Selo Fomento Infra+ Integridade é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura que busca incentivar a adoção voluntária de medidas de integridade pelas empresas, premiando as empresas do setor de Infraestrutura de transportes rodoviários, que, reconhecidamente, desenvolvam boas práticas de governança, compreendendo integridade, ética, transparência, conformidade, responsabilidade social, sustentabilidade e prevenção à fraude e à corrupção.

Quem pode utilizar este serviço?

Empresas do setor de Infraestrutura de transportes rodoviários, conforme a Portaria nº 127, de 1º de outubro de 2021 e o Edital nº 239, de 15 de outubro de 2021.

Etapas para a realização deste serviço

A empresa interessada em obter o Selo Fomento Infra+ Integridade 2022 deverá realizar inscrição no período de 1º de fevereiro a 30 de abril de 2022, por meio de link nesta página, a ser disponibilizado no período.

A inscrição será efetivada somente após o preenchimento do formulário de inscrição e depois de enviada toda a documentação obrigatória.

Não serão considerados os formulários ou os documentos enviados fora do prazo.

Mais informações, **[clique aqui](#)**.

Câmara aprovou projeto que cria debêntures de infraestrutura

No ano passado, a Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2646/20, do deputado João Maia (PL-RN) e outros, que cria as debêntures de infraestrutura, a serem emitidas por concessionárias de serviços públicos. A proposta, foi enviada ao Senado, também muda regras de fundos de investimento no setor.

Debêntures são títulos ao portador emitidos por empresas com promessa de pagamento de juros após determinado período, negociáveis no mercado.

O projeto foi aprovado na forma do substitutivo do relator, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP). Segundo o texto, as debêntures de infraestrutura poderão ser emitidas pelas concessionárias, permissionárias e autorizadas para explorar serviços públicos. Os recursos deverão ser aplicados em projetos de investimento ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação nessa área.

As debêntures devem ser emitidas até 31 de dezembro de 2030 e seguir regras que serão nas leis sobre fundos de investimento no setor. Jardim retirou do texto a listagem de áreas nas quais os recursos podem ser aplicados, remetendo a definição a regulamento.

Esses títulos poderão conter cláusula de variação da taxa cambial e ser emitidos inclusive por sociedades controladoras diretas ou indiretas das empresas concessionárias.

O texto remete a regulamento posterior a definição dos critérios de enquadramento dos projetos nos setores que considerar como prioritários. Esse regulamento poderá estipular ainda outros critérios para incentivar iniciativas que acarretem em benefícios ambientais ou sociais relevantes, como tramitação prioritária e acompanhamento dos projetos por meio de autodeclaração do titular do projeto.

“Essa proposta surgiu a partir de debates na comissão especial sobre o marco regulatório da PPP [parceria público-privada], da qual fui relator, e vem em um momento em que precisamos tornar urgente o investimento em infraestrutura, investimento de que o Brasil já carecia”, afirmou Jardim.

Para o primeiro signatário do projeto, deputado João Maia, o texto é resultado de um trabalho longo e com participação de vários especialistas. “Pretendemos ofertar ao Brasil uma legislação moderna, justa e eficiente sobre o tema. O indicador internacional que mede o estoque de infraestrutura do País em relação ao PIB é de 36,2%, enquanto em outros países do Brics é bem maior”, afirmou, citando a Índia (58%) e a África do Sul (87%).

Tributação

Quanto ao imposto sobre a renda obtida pelo investidor, comprador das debêntures, será usada a regra para a renda fixa. Atualmente, essas

aplicações são tributadas com uma tabela progressiva: 22,5% até 180 dias; 20% de 181 a 360 dias; 17,5% de 361 a 720 dias; e 15% a partir de 721 dias.

Em vez de garantir isenção do IR ao investidor estrangeiro, o relator optou pela aplicação de alíquota de 15%. Mas se ele for residente em país com tributação favorecida, o imposto será o mesmo para os residentes no Brasil.

Se o comprador for pessoa jurídica, o imposto será considerado antecipação do imposto devido em cada período de apuração do IRPJ; e definitivo no caso de pessoa física ou de micro ou pequena empresa participante do Simples Nacional.

Entretanto, esse regime de tributação não se aplica aos bancos e outras instituições financeiras, que deverão integrar os lucros à sua receita bruta, inclusive as obtidas por meio de fundos que compraram essas debêntures.

Condomínio fechado

Quando as debêntures forem compradas por fundos de investimento em condomínio fechado, o IR será de 10%. Entre esses tipos de fundos, o projeto cita os fundos de Investimento em Participações em Infraestrutura (FIP-IE) e os de Investimento em Participação na Produção Econômica Intensiva em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (FIP-PD&I).

Incentivo ao emissor

O texto permite à empresa emissora deduzir da base de cálculo do IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) os juros pagos quando do vencimento da debênture.

Além disso, poderá usufruir de uma dedução adicional de 30% dos juros pagos no ano todo. Esses benefícios poderão ser usufruídos por cinco anos, contados da data de publicação da futura lei.

Restrições

As debêntures, entretanto, não poderão ser compradas por pessoas ligadas ao emissor, como controladores ou acionistas com mais de 10% das ações com direito a voto, administradores e cônjuges e parentes até o 2º grau.

Quanto às empresas, não podem comprar as debêntures aquela que sejam coligadas, controladas ou controladoras. Para os fundos, a restrição alcança aqueles que tenham cotistas com mais de 10% das cotas sob controle de alguma das empresas ou pessoas físicas proibidas de comprar os títulos.

Quem descumprir as proibições de compra estará sujeito a multa de 20% sobre o valor da debênture.

Nos casos de dolo, fraude, conluio ou simulação, quando o comprador for residente no exterior, ou mesmo por meio de artifícios quanto à forma jurídica do comprador, a empresa emissora responderá solidariamente pela multa se as proibições forem infringidas.

Fundos atuais

O PL 2646/20 reformula regras de fundos de investimento em condomínio fechado para permitir a aplicação de seus recursos em projetos de infraestrutura de concessionárias. Isso alcança os fundos de Investimento em Participações em Infraestrutura (FIP-IE) e de Investimento em Participação na Produção Econômica Intensiva em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (FIP-PD&I).

O texto também aumenta de 180 para 360 dias o prazo máximo para que esses fundos iniciem suas atividades depois de obtido o registro junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM). O prazo para se enquadrarem no nível mínimo de investimento aumentará de 180 dias para 24 meses (90% do patrimônio em títulos de empresas criadas para tocar projetos de infraestrutura).

Títulos imobiliários

Fundos que aplicam, por exemplo, em certificados de recebíveis imobiliários e em cotas emitidas por fundo de investimento em direitos creditórios, também relacionados a projetos de infraestrutura, terão mais tempo para chegar ao mínimo de 85% de seu patrimônio alocado nesses títulos.

Durante dois anos, contado de sua criação, o fundo poderá ter 67% do patrimônio líquido aplicado nesses títulos ou 67% da média desse patrimônio nos 180 dias anteriores ao cálculo.

A ideia é evitar o desenquadramento em razão da variação do patrimônio. Para isso, eles terão três anos para se enquadrar na nova regra.

Bancos e instituições financeiras que aplicarem nesses fundos não contarão mais com Imposto de Renda de 15%, que passa para 25%.

No entanto, o texto fixa uma transição para esse aumento, mantendo os 15% para as debêntures emitidas durante o exercício no qual for publicada a futura lei. Para aquelas emitidas no ano seguinte, o IR será de 20%. No terceiro ano, o imposto será de 22,5%.



Mulheres na Infraestrutura

Foto: Canva

Infra Women Brazil (IWB) é um grupo sem fins lucrativos dedicado à promoção e incentivo da presença de mulheres no setor de infraestrutura

Sobre o Infra Women

Em 20XX durante uma missão internacional ao Reino Unido, um grupo de mulheres de infraestrutura, todas em posição de destaque e representando empresas ou governos, se deparam com uma série de clichês referentes a diversidade e inclusão. Isoladamente, cada uma provavelmente teria deixado passar, afinal este é o padrão. Mas, conjuntamente as palavras mal encaixadas, o direito de fala, o layout da mesa, parecia grifado com caneta “marca texto”.

Feliz encontro da vida, voltamos ao Brasil já determinadas a promover a presença feminina no setor e assim nasceu o Infra Women Brazil. Grupo que começou em 2020 com cinco mulheres e que hoje soma mais de 700 profissionais dos mais diversos subsegmentos em todo país. Nossos quatro pilares são:

- Promover, defender, incentivar, dar visibilidade e fortalecer a presença de mulheres no setor de infraestrutura;

- Promover o contato entre seus membros e entidades governamentais e/ou setoriais privadas envolvidas em atividades relacionadas à infraestrutura;
- Disseminar conhecimento técnico e de mercado por meio da produção de conteúdo, organização e participação em iniciativas e eventos que discutam o setor de infraestrutura, entre outros;
- Promover a troca de experiências, capacitação e mentoria entre seus membros;
- Organizar e participar de feiras, convenções, seminários e eventos que discutam o futuro do setor de infraestrutura, disseminando os impactos positivos da presença das mulheres no setor.

Alguns projetos foram criados como o de lideranças setoriais, que hoje incluem: Aeroportos, Energia, ESG, Facility Management, Ferrovias, Financiamento, Infra Social, Mediação e Arbitragem, Mobilidade, Parques e Áreas Verdes, Petróleo e Gás, Portos, Projetos Municipais, Saneamento e Telecom.

Para incentivar a nova geração, criamos o projeto de mentoria, simples e descomplicado onde em 8 passos mentora e mentorada podem (ou não) dar match.

Nestes dois anos assinamos várias parcerias, entre elas com o Ministério da Infraestrutura em que a Liderança Setorial de Mediação e Arbitragem promoveu uma série de webinars instrutivos. Também com o Governo do Piauí, onde várias frentes foram abertas, entre elas com a Nova Ceasa e com o Piauí Conectado. No setor rodoviário foi feita parceria com a ABCR Associação Brasileira de Concessionárias de Rodoviária, que rendeu frutos através de webinars e com o GRI Club em que mulheres com cargo de Diretoria em empresas investidoras puderam se associar na plataforma online.

Por meio do programa Benefit Plus conseguimos ingressos em conferências e descontos em cursos no setor. Nesta mesma linha, firmamos parceria com o MBA PPP. Nossas associadas tiveram descontos e, no próximo ano, estamos negociando uma bolsa de 100%.

Sabemos que isto é só um começo. Temos um longo caminho pela frente para que as diversidades tenham igualdade de oportunidades. Enquanto isto não acontece, seguimos atentas, unidas e energizadas para criar um futuro melhor.

Por Marcia Ferrari

É cofundadora e Diretora do Infra Women Brazil (IWB), é Diretora de Certificação Associação Brasileira de Facility Management (ABRAFAC) e membro do conselho do IREE Infraestrutura.

Possui mais de 20 anos de carreira progressiva em conglomerados globais relevantes do mercado de infraestrutura e imobiliário, como GRI Club Infraestrutura, Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS), Hilti Inc. e Cushman & Wakefield, com atuação em desenvolvimento de negócios e gerenciamento operacional.



LIVE

GERENCIAMENTO PELAS METAS

TEORIA DAS RESTRIÇÕES

17 DE MARÇO ÀS 10 HORAS



PALESTRANTE

**ENGº JOSÉ
FREDERICO GOMES**

Sócio Proprietário na Masterquality

AO VIVO NO



REALIZAÇÃO



INSTITUTO DE ENGENHARIA

O SINICON participou de reunião, promovida pelo Instituto de Engenharia, que apresentou o projeto 'Simpósio Engenharia em Foco 200 anos de Independência do Brasil – Passado, Presente e Futuro'. Participaram diversas entidades da Engenharia.



Foto: via Zoom

COMITÊ DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

O Comitê de Relações Institucionais (CRI) do SINICON já iniciou os trabalhos deste ano.

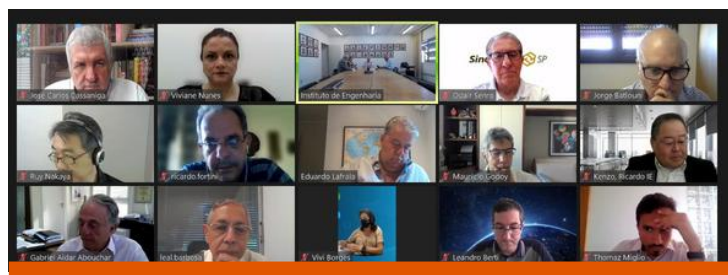


Foto: via Zoom

ECONOMIA

O SINICON participou do evento virtual Perspectiva Econômica Brasileira – CEO Conference Brasil 2022, promovido pelo BTG Pactual.

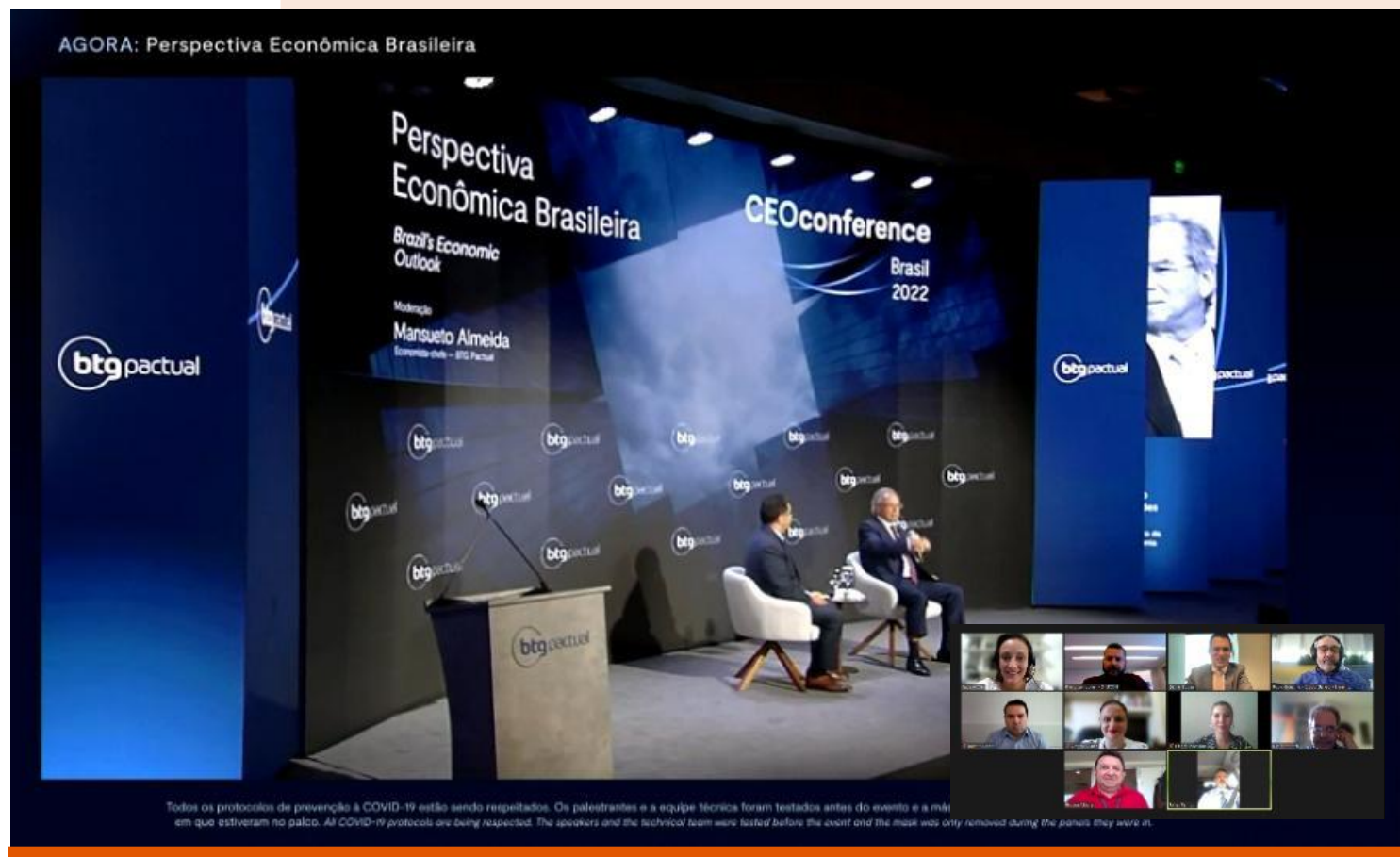


Foto: via Zoom



FOTO: CANVA

SEJA UM ASSOCIADO

Juntos, construindo um caminho para a Construção Pesada

O SINICON é a entidade patronal que representa a categoria da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura, com abrangência territorial interestadual em 18 estados: Acre, Alagoas, Amapá, Amazonas, Bahia, Distrito Federal, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Roraima, Sergipe e Tocantins.

Com mais de 60 anos de experiência, tem escritórios em Brasília, Rio de Janeiro e Salvador. Oferece consultorias diversas como: Jurídica, Trabalhista, Tributária, Licitações, entre outras.

O SINICON detém poder de representação junto a diversas entidades do setor e segmentos correlatos. Entre elas: CNI, Firjran, Fiepe, Fieba, Brasinfra.

MISSÃO

Defender os interesses das empresas do setor da construção pesada-infraestrutura em prol do bem-estar da sociedade e representar as empresas do segmento nas relações intersindicaís do trabalho.

VISÃO

Ser reconhecido como o mais representativo interlocutor do setor da construção pesada.

VALORES

- Todo serviço deve ser executado com ética;
- Toda e qualquer ação deve ser norteadas pela transparência;
- A preocupação com o meio ambiente, bem como com a segurança e saúde do trabalhador, devem ser consideradas nas ações do sindicato.



Kpe Engenharia cria hub de inovação aberta

Kapte Solutions Hub vai unificar esforços com empresas inovadoras para revolucionar o setor de infraestrutura

Com atuação em complexos projetos de Engenharia e construção, a Kpe Engenharia inicia uma nova fase na sua jornada de inovação com a criação do Kapte Solutions Hub, iniciativa de inovação aberta com propósito de transformar o mercado de infraestrutura por meio de um ecossistema criador de soluções inovadoras e sustentáveis.

“Acreditamos que a inovação é a mola propulsora que permitirá o crescimento sustentável e perpetuidade das empresas numa economia em constante transformação, e no setor de infraestrutura e construção não seria diferente”, afirma Fernando Quintas, CEO da Kpe Engenharia. Segundo o executivo, tecnologias exponenciais como inteligência artificial, realidade virtual e aumentada e Big Data, vêm assumindo posição de destaque nas soluções inovadoras que estão revolucionando o dia a dia dos canteiros de obra, contribuindo para a digitalização dos processos, métodos construtivos mais produtivos e seguros e canais de relacionamento mais eficientes entre as empresas e seus colaboradores, clientes e fornecedores.

O Kapte deu o pontapé inicial em suas atividades com chamada pública para o Ciclo 2022.1, publicando desafios no ecossistema de inovação para atrair startups interessadas em oferecer suas soluções em três campos: Experiência dos Usuários nas Rodovias; Compras & Contratações; e Produtividade dos Serviços.

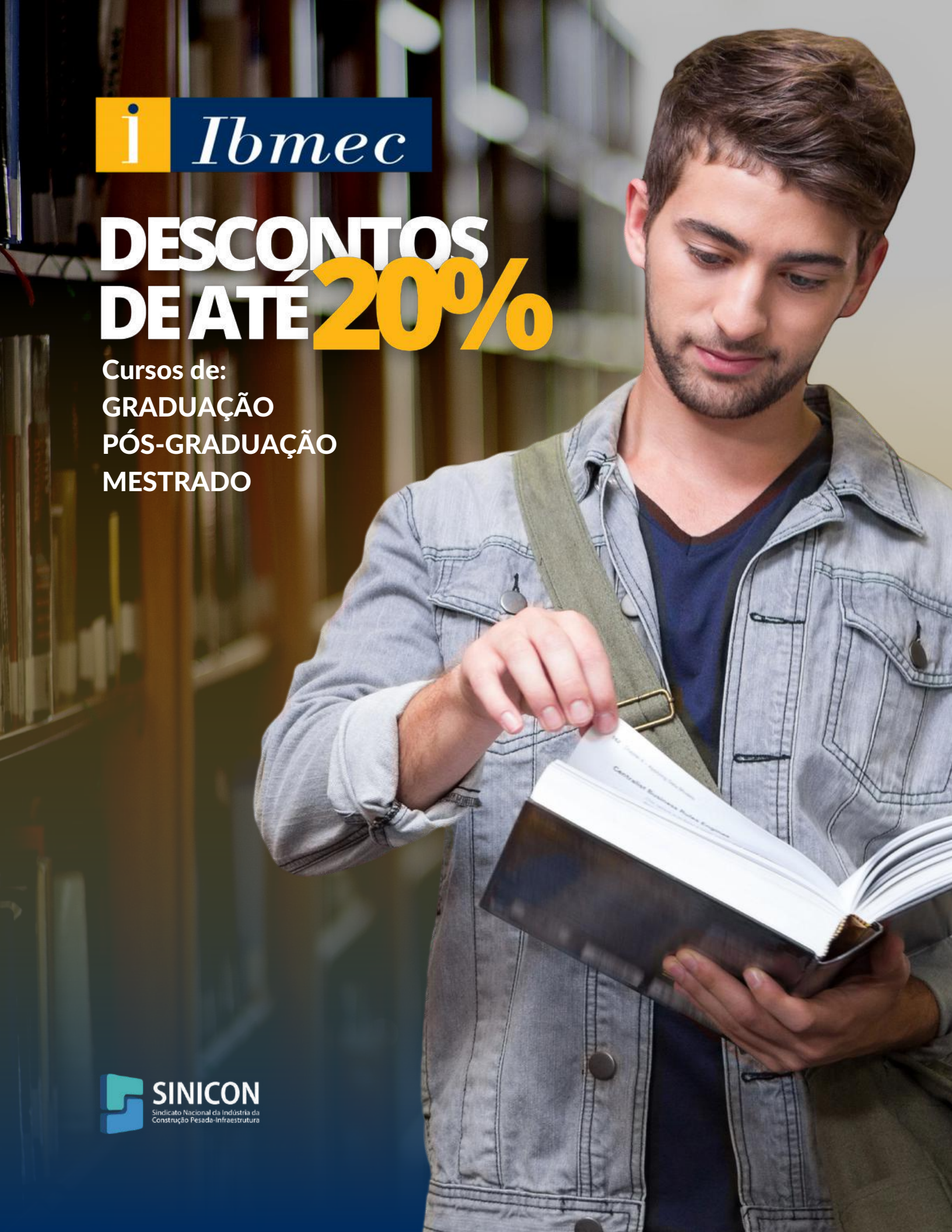
O ciclo de inovação aberta da Kpe Engenharia teve início em janeiro, e terá duração de sete meses. As startups inscritas passarão por uma triagem, e as mais bem avaliadas terão a oportunidade de apresentar suas soluções a uma banca examinadora, que avaliará entendimento do problema, maturidade e capacidade de execução do time, grau de inovação tecnológica e escalabilidade do negócio.

As startups aprovadas passam para a etapa de Prova de Conceito, em que terão oportunidade de imergir no ambiente de negócios da Kpe Engenharia e demonstrar a eficácia de suas soluções em resolver desafios reais dos projetos de infraestrutura, convivendo e interagindo com equipe técnica e mentores com expertise nesse mercado.

O encerramento do programa acontecerá num Demoday, no qual as startups apresentarão os resultados obtidos para a banca avaliadora. As startups aprovadas poderão celebrar contratos de prestação de serviços com uma ou mais unidades de negócio da Kpe Engenharia, participar da estruturação de rodadas de investimentos com recursos de Venture Capital, ou ainda serem contratadas para projetos específicos de desenvolvimento de soluções inovadoras.

“No Kapte, buscamos transcender as fronteiras da companhia, fomentando a conexão com agentes externos dispostos a contribuir com o avanço da infraestrutura nacional, atitude que trará benefícios como redução do custo e risco no desenvolvimento de soluções, validação de produtos e serviços com a participação dos clientes e criação de novos modelos de negócio”, comenta o Head de Inovação da Kpe Engenharia, Gustavo Paes.

Para mais informações, acesse o site kaptesolutions.com.br.



i

Ibmec

DESCONTOS DE ATÉ 20%

Cursos de:
GRADUAÇÃO
PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO

SERVIÇOS

FOTO: CANVA

O SINICON oferece às empresas associadas uma gama de serviços. Confira:

- Acompanhamento em Cartório Judicial e Notariais.

- Acordo Extrajudicial dentro da base territorial do SINICON.

- Acompanhamento em Audiência Judicial / Administrativa dentro da base territorial do SINICON.

- Acordo Coletivo.

- Assistência na Rescisão do Contrato de Trabalho.

- Parecer Jurídico.

- SISTAD. Novo sistema da RFB para o processo de conversão de DARF avulso para a DCTF Web.

- Assessoria em:

- REINF
- DCTF-Web
- E-Social
- ECD - Escrituração Contábil Digital
- ECF - Escrituração Contábil Fiscal
- EFD Contribuições
- DIRF
- REINF-DIRF

- Processo de apuração da Contribuição Previdenciária DCTFWweb

- Processo de apuração do FGTS através da Solução Caixa - Conectividade Social.

- EFD - REINF eventos para cálculo da contribuição previdenciária e totalizadores 5-5001 e R5011.

- E-Social: eventos para cálculo da contribuição previdenciária e totalizadores S-5001 e S5011.

- PERDCOMPWeb compensação de Contribuição Previdenciária e outros tributos.

- Acompanhamento da empresa em ambiente de homologação do E-Social, Reinf e DCTFWeb.

- Assessoria na Obtenção e Manutenção do CRCC da Petrobras.

- Coworking.

Concessões, a hora de mudar

Editorial publicado no Jornal Folha de S. Paulo

Onda de devoluções expõe desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos

Fevereiro começou com uma má notícia para o futuro da economia brasileira: a RIOGaleão, concessionária responsável pela operação do Aeroporto Internacional Tom Jobim, do Rio de Janeiro, pediu oficialmente que o governo federal relicitasse a concessão. A RIOGaleão é uma das maiores operadoras do mundo.

A desistência de uma concessão do porte do segundo maior aeroporto do país, com apenas um terço de sua vigência e a 17 anos de seu fim, é um péssimo sinal para os investidores internacionais. Com esse fato, o governo federal deve, necessariamente, refletir sobre como aprimorar os mecanismos de revisões contratuais e modelos de concessões atualmente vigentes.

O caso da RIOGaleão chama a atenção pela sua representatividade. Infelizmente, não foi a única concessionária a recentemente iniciar o processo de devolução de sua concessão. A Anac avalia ainda a devolução dos aeroportos de Viracopos, em Campinas (SP), e de São Gonçalo do Amarante, em Natal.

No setor rodoviário, a concessão da BR-040, detida pela Invepar, e as concessões Via 040, MS Via, Concebra e Autopista Fluminense também serão devolvidas. Outras duas concessionárias flertam com a devolução: Eco101 e Rodovia do Aço. A previsão de concessão da chamada "Rodovia da Morte",

entre Minas Gerais e o Espírito Santo, que seria leiloadada no dia 25 de fevereiro, foi suspensa por falta de interessados!

Toda essa inquietante movimentação de desistências vai afetar negativamente o apetite dos investidores internacionais. Isso porque o retorno dos aportes (realizados com capital próprio ou de terceiros) só é materializado após longos anos de investimentos nas infraestruturas necessárias à prestação dos serviços e no pagamento, geralmente, de elevadas outorgas.

Os recursos do governo para investimentos em infraestrutura são limitados, quando não inexistentes. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é uma garantia do investidor privado prevista em lei. No entanto, no Brasil, a rigidez dos órgãos de controle tem gerado insegurança para equacionar os contratos de forma mais célere.

Nem mesmo a iniciativa do Congresso Nacional, ao aprovar a Lei da Relicitação, em 2017, permitindo a devolução amigável dos contratos desequilibrados, foi suficiente para resolver a questão.

Essa onda de devoluções e desinteresses não ocorre por acaso. As causas variam desde projeções superestimadas de crescimento da economia nacional e atrasos e negativas na obtenção de financiamentos por instituições oficiais até os danosos efeitos da pandemia, que reduziram em mais de 90% o tráfego aéreo.

A solução é o governo abrir diálogo com entidades representativas do setor da infraestrutura e, juntos com o Congresso Nacional, aprimorarem o sistema vigente de forma a permitir o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, equacionando a alocação de riscos entre concessionárias e Poderes concedentes.

Convenções Coletivas

Empresas associadas, acessem nosso site **www.sinicon.org.br** e acompanhem o andamento das Convenções Coletivas de Trabalho.

Dúvidas com o acesso?
Entre em contato através do e-mail
crt@sinicon.org.br

Link+



Obrigado.

Esta revista foi desenvolvida com muita dedicação, para que você fique por dentro das ações do SINICON e do setor da construção pesada-infraestrutura.

Nos vemos na próxima edição.

Sugestões de conteúdo, dúvidas e elogios entre em contato:
comunicacao@sinicon.org.br

[Reveja a edição anterior clicando AQUI.](#)

ANUNCIE CONOSCO



ASSIM VOCÊ:

- ✓ **Gera maior visibilidade para a sua empresa;**
- ✓ **Participa dos principais meios de comunicação digital;**
- ✓ **Aumenta a credibilidade, facilitando a prospecção de novos clientes;**
- ✓ **Mostra que a empresa está presente nas ações do sindicato e do setor.**

CONSULTE-NOS

✉ **comunicacao@sinicon.org.br**