

EDIÇÃO Nº 23
Jan-Abr

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



R E V I S T A

infraCAMINHOS

RAFAEL LUCCHESI

**“COMPETÊNCIA DA
ENGENHARIA BRASILEIRA
FEZ O BNDES GANHAR
DINHEIRO”**

Crédito: Taro Andrade

PÁGINAS AZUIS
EDUARDO CAPOBIANCO:
“O FUTURO PASSA PELA
INFRAESTRUTURA”

CONVERGÊNCIA
AÇÃO INTEGRADA
INSTALA COMITÊ DE
CONSTRUÇÃO PESADA

QUALIFICAÇÃO
SINDICATO LANÇA
PLATAFORMA DE CURSOS
E TREINAMENTOS

GESNER OLIVEIRA
UMA VISÃO DE FUTURO
PARA A CONSTRUÇÃO
PESADA

Sumário

04

Mensagem do Presidente

06

Páginas Azuis

09

Uma Obra na História

10

Matéria de Capa

14

Ação Integrada

16

Escola do Sinicon

18

É do Brasil

20

Modernização

23

Notícias dos Comitês

28

Memória Sinicon

30

Ponto de Vista

36

Curtas

37

Agenda da Infra

38

Investir para Crescer





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

Cynthia Teixeira Galvão

Dante Degani

Eduardo Staino

Flavia Gabriela Oyo Franca

Guilherme Luna

Luiz Felipe Seabra

Patricia Bueno

Rosi Rosa

Tatiane Ollé

Conselho Diretor

Alexandre Acakura

Alexandre da Cunha Guedes Filho

Carlos Nascimento

Fernando Carlos Albuquerque

José Maria Magalhães de Azevedo

José Mário de Castilho

Marcio Augusto Carvalho

Nelson Roberto Requião Moura

Paulo Vilela

Raimundo Cruz Nascimento

Roque Manoel Meliande

Conselho Consultivo

Paulo Brechbüller

Paulo Coutinho

Valdir Oliveira

Rony Moura

Comitê de Relações Trabalhistas

Alexandre Nunes (Alya Construtora)

Coordenador

Comitê Tributário

Hevelyn Cordeiro (Alya Construtora)

Coordenadora

Comitê Jurídico

Cristiano Borges Castilho (Alya

Construtora)

Coordenador

Comitê de Relações Institucionais

Theófilo Aquino (Piquet, Magaldi e

Guedes Advogados)

Coordenador

Comitê de Engenharia e Inovação

Cristiane Magalhães (Firjan)

Coordenadora

Comitê de Comunicação

Marcelo Gentil (Novonor)

Coordenador

Comitê de ESG

Nilman Valença (Eterco)

Coordenadora

Comitê de Crédito à Exportação

Evanisto Pinheiro (Barral Parente

Adv.)

Coordenador

Comitê de Garantias e

Financiamentos

Tatiane Ollé (Sinicon)

Coordenador

Grupo de Trabalho BIM

Erik Santos (Andrade Gutierrez)

Coordenador

Grupo de Trabalho Seguro

Garantia

Paulo Coutinho

Diretorias Regionais

Bahia: Ronald Velame

Goiás: Waldomiro Tartuce

Pará: Carlos Nascimento

Pernambuco: Fernando Teixeira

Sergipe: Raimundo Cruz

Escritórios

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

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

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

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

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

Revista infraCaminhos

Editor-Chefe

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

Editor-Adjunto

Ruy Conde (IT Comunicação)

Editora e redatora

Paloma Conde (IT Comunicação)

Projeto gráfico e diagramação

Fernanda Rios e Mariana Lacerda (IT
Comunicação)

Apoio

Neyre Adriana Almeida (0097588/SP)

Revisão

IT Comunicação

Fale Conosco

infrecaminhos@sinicon.org.br

Para anunciar

infrecaminhos@sinicon.org.br





Claudio Medeiros é presidente do SINICON
presidencia@sinicon.org.br

É hora de unir forças e reafirmar nosso compromisso com o Brasil

Iniciamos 2025 com o compromisso renovado de fortalecer ainda mais o setor de infraestrutura e construção pesada no Brasil. Nosso objetivo é sólido: defender e valorizar a engenharia brasileira, ampliar investimentos públicos e garantir um ambiente regulatório previsível e seguro para o setor.

A infraestrutura é a espinha dorsal do crescimento econômico e social. Neste ano, estamos intensificando nossos esforços para destravar investimentos, garantir funding estruturado e previsível, e assegurar que o setor opere com estabilidade regulatória. Seguiremos atuando de forma estratégica no Congresso Nacional e junto ao Executivo, acompanhando de perto temas essenciais como a nova Lei de Licitações, a retomada do crédito à exportação de bens e serviços e o aprimoramento da oferta de crédito. O Brasil precisa de infraestrutura – e o SINICON continuará na linha de frente dessa pauta.

Mas não basta avançar, é preciso comunicar esse avanço com clareza e estratégia. A nova abordagem de comunicação do SINICON reflete esse momento de transformação e está alinhada aos desafios e objetivos do setor.

Nos últimos meses, demos um passo estratégico e transformador. Estamos implementando um programa de comunicação integrada, posicionando nossa entidade, ampliando nossa presença digital, consolidando nossa identidade visual e elevando a qualidade dos nossos canais proprietários – site, revista e boletins informativos –, tornando-os ainda mais relevantes e impactantes para o setor.

Uma das grandes novidades desse novo ciclo é o lançamento do “Caminhos, o podcast da infraestrutura brasileira”, que trará debates qualificados sobre o setor da construção pesada. Além disso, esta edição da nova **infra Caminhos** já reflete o novo posicionamento, com análises aprofundadas e conteúdos estratégicos/exclusivos para todo o setor.

Diante desse cenário desafiador, o chamado é claro: é hora de unir forças e reafirmar nosso compromisso com o futuro do nosso país. **“Infraestrutura para o Brasil avançar”**. Esse é o nosso lema a partir de agora.

Claudio Medeiros
 Presidente do SINICON



dá voz a quem constrói o Brasil.

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

Disponível nas principais plataformas de audio e vídeo.

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



Idealização:



“O futuro passa pela infraestrutura”

afirma CEO da AGIS Holding ao falar da importância de planejar e investir

Crédito: Divulgação AGIS



Eduardo Capobianco é CEO da Agis Participações

A construção pesada é um dos setores mais estratégicos para o desenvolvimento do Brasil. Desde a urbanização de cidades até a modernização da infraestrutura rodoviária, ferroviária e portuária, o setor impacta diretamente a produtividade e a competitividade da economia. No entanto, enfrenta entraves históricos, como baixa taxa de investimento, burocracia excessiva e insegurança jurídica, que limitam o seu potencial de crescimento.

Para romper com esse ciclo, o empresário Eduardo Ribeiro Capobianco, CEO da Agis Participações, holding de um dos grupos mais sólidos do setor, afirma que é fundamental que o país adote uma visão de longo prazo e priorize investimentos estruturantes.

Com uma longa trajetória, o Grupo Agis tem suas origens na Construtora Ferreira Guedes, fundada em 1936 como J. Cardoso de Almeida Sobrinho Engenharia e Construções, com foco no setor ferroviário. Em 1973, a empresa expandiu sua atuação para infraestrutura rodoviária, saneamento e industrial, adotando o nome Construtora Ferreira Guedes. Em 2008, foi adquirida pelo Grupo Construcap, passando a integrar a holding Agrocap, porém 4 anos depois, devido a uma reestruturação societária, ocorreu a separação da Construcap, dando origem ao Grupo Agis.

Desde então, a empresa se consolidou como referência nacional e expandiu sua atuação para segmentos estratégicos, sempre com foco na inovação e na eficiência operacional.

Ao longo dos anos, Eduardo Capobianco acompanhou de perto as transformações do setor e as mudanças no ambiente econômico brasileiro. Sua visão crítica e pragmática reflete o compromisso em defender políticas que garantam maior previsibilidade para os investidores e melhores condições para a execução de grandes obras. Ele destaca a importância de um modelo de contratação mais racional, da redução da burocracia e da necessidade de um Estado que funcione como indutor do crescimento, e não como um entrave ao desenvolvimento.

Em entrevista exclusiva à Revista *infraCaminhos*, Capobianco aborda esses e outros desafios enfrentados pela construção pesada. Ele critica a falta de planejamento de longo prazo, os impactos das políticas econômicas sobre o setor e a necessidade urgente de aumentar a participação do investimento público e privado na infraestrutura nacional.

infraCaminhos: O setor de construção pesada tem um papel central no desenvolvimento do país, mas enfrenta desafios recorrentes. Como você avalia o atual momento do setor?



Ciclovias da Vida e alargamento da ponte rodoviária, com implantação da 3ª faixa de rolamento, ligando Vitória a Vila Velha, no Espírito Santo, obra executada pelo Consórcio Ferreira Guedes Metalfix

Eduardo Capobianco: O grande problema do Brasil é a baixa taxa de investimento sobre o PIB. Hoje, estamos na faixa de 19%, enquanto a China, por exemplo, investe cerca de 43%. E não é só a China – diversos países investem muito mais. O que acontece no Brasil? Em vez de priorizar o investimento, o governo gasta grande parte dos recursos com distribuição de renda focada no consumo. Isso limita o crescimento econômico, porque, sem investimentos estruturais, não há aumento da oferta e o aumento do consumo acaba gerando pressão inflacionária. A reação do governo é aumentar a taxa de juros, o que reduz o investimento, dificultando o aumento da oferta. A distribuição de renda deveria ser feita através do aumento do investimento, que com seu efeito multiplicador, aumenta o emprego, o salário e a oferta, eliminando a pressão inflacionária, além de todos os benefícios resultantes da melhora da infraestrutura. O investimento, por exemplo, em uma linha de metrô, além da geração de renda, tem grande impacto na melhoria da qualidade de vida da população. Isso é uma política de distribuição de renda e desenvolvimento sustentável.

infraCaminhos: Além da questão do investimento, o que mais impacta a competitividade das construtoras no Brasil?

Eduardo Capobianco: Um dos principais problemas é a forma como as contratações públicas são feitas. O modelo de leilão, por exemplo, que estimula a emoção em detrimento da razão, tende a tornar vencedora a proposta com preços inexequíveis, colocando em risco a viabilidade de execução do projeto. Isso leva a obras inacabadas ou contratos rescindidos e desperdício de dinheiro público. Outro ponto é a falta de previsibilidade no pagamento. A nova legislação não define um prazo exato para que o governo pague pelos serviços prestados, o que cria insegurança para as empresas e pode até favorecer direcionamentos em licitações.

infraCaminhos: A falta de planejamento de longo prazo também tem sido um entrave para o setor. Como você enxerga essa questão?

Eduardo Capobianco: O Brasil não tem cultura de planejamento de longo prazo. Enquanto países desenvolvidos trabalham com cronogramas de 10, 20 anos, aqui atuamos na emergência, esperando um problema acontecer para então buscar soluções. Falta uma visão estratégica. O governo precisa ter um papel indutor do desenvolvimento, garantindo previsibilidade para o setor privado e permitindo que o mercado funcione de forma mais estável. Sem isso, ficamos reféns de ciclos

de crescimento e retração, o famoso "stop and go", que impede um crescimento sustentável.

infraCaminhos: Outro tema importante para o setor é a mão de obra qualificada. Há uma percepção de que há escassez no mercado. Você concorda?

Eduardo Capobianco: Sem dúvida, e esse não é um problema exclusivo da construção pesada. Todos os setores industriais enfrentam dificuldades com a falta de mão de obra qualificada. Temos mudanças estruturais no mercado de trabalho, como a "uberização" da economia, e mecanismos que incentivam a alta rotatividade dos trabalhadores, dificultando a retenção de profissionais qualificados. O setor precisa entender melhor essas dinâmicas e buscar soluções para garantir mão de obra estável e capacitada.

infraCaminhos: Em relação ao equilíbrio fiscal e sua relação com os investimentos. Como equilibrar essa questão?

Eduardo Capobianco: O equilíbrio fiscal é importante, mas não pode ser o objetivo final. O Brasil precisa aumentar sua taxa de investimento para pelo menos 25% do PIB. O problema é que, para ajustar as contas públicas, o governo corta investimento, quando deveria buscar eficiência administrativa e melhor alocação de recursos. O desenvolvimento vem do investimento, não do consumo imediato via transferência de renda. O país precisa focar no crescimento produtivo e na competitividade.

infraCaminhos: Como o senhor vê o papel do setor privado no desenvolvimento da infraestrutura nacional?

Eduardo Capobianco: O setor privado tem um papel essencial, mas ele precisa de um ambiente de negócios mais estável e

previsível. Hoje, os investidores enfrentam insegurança jurídica, burocracia excessiva e instabilidade regulatória, o que dificulta a entrada de capital privado em projetos de infraestrutura. Para atrair mais investimentos, é necessário um marco regulatório mais sólido, além de maior previsibilidade nas regras e nos contratos.

infraCaminhos: Para fechar, qual mensagem você deixa para o setor e para os formuladores de políticas públicas?

Eduardo Capobianco: O Brasil precisa de um ambiente favorável ao investimento. Um Estado mais eficiente, menos burocrático e que priorize o desenvolvimento sustentável. Precisamos sair desse ciclo vicioso onde o crescimento econômico traz o fantasma da inflação, exigindo a elevação da taxa de juros, que paralisa os investimentos e comprometem o desenvolvimento do país. O caminho para um futuro melhor passa pelo investimento contínuo em infraestrutura, que gera emprego, distribui renda, aumenta a produtividade, melhora a competitividade do país e o bem-estar da população. Construção é sinônimo de progresso - e é isso que deveríamos perseguir.



Crédito: Divulgação/SPV ECRV

Construção da Linha 2 do Metrô de São Paulo, Estação Aricanduva, sob responsabilidade da empresa

Itaipu, uma das grandes obras da engenharia brasileira

Considerada uma das mais relevantes obras da engenharia brasileira, a Usina Hidrelétrica de Itaipu, na fronteira entre Brasil e Paraguai, começou a ser construída em 1975 e foi inaugurada em 1991. Na época, foi considerada a mais ambiciosa obra em todo o mundo e a maior executada no Brasil. O equipamento foi construído por um grupo brasileiro especializado na construção de grandes barragens, os chamados “barrageiros”: Mendes Junior e Andrade Gutierrez, ambas de Minas Gerais, e Camargo Correa, CBPO/Odebrecht/Tenenge e Cetenco, de São Paulo.

Com 20 unidades geradoras de 700 megawatts (MW) cada e 14 gigawatts (GW) de potência instalada, Itaipu fornece cerca de 8,6% da energia consumida no Brasil e 86,3% do consumo paraguaio. É a maior geradora de energia limpa e renovável do planeta, tendo produzido mais de 2,9 milhões de GWh desde o início de sua operação.

A engenharia brasileira é capaz de feitos emblemáticos, como Itaipu. Ou seja, é motivo de orgulho para todo brasileiro.

Infraestrutura para o Brasil avançar!



UHE Itaipu, uma das obras emblemáticas realizadas pela engenharia brasileira.

Setor industrial alerta para urgência da retomada do crédito à exportação de bens e serviços



Projeto de Reurbanização de Colón, no Panamá

A aprovação do Projeto de Lei 5719/2023, que visa modernizar e retomar a política de crédito à exportação de bens e serviços pelo BNDES, é urgente para o crescimento da economia brasileira e o futuro da indústria de construção pesada e infraestrutura, que desde 2015 vem perdendo espaço nos mercados interno e externo. Essa é a principal mensagem de uma publicação lançada por nove importantes entidades do setor – SINICON, ABICOPI, ABEMI, ABDIB, AEERJ, ANEOR, AEB, BRASINFRA e SINAENCO.

O documento alerta para o vácuo deixado pela suspensão dessa política em 2015 e apresenta dados contundentes sobre os impactos dessa decisão: o Brasil perdeu 85% da sua participação no mercado global de exportações de serviços de engenharia e deixou de movimentar bilhões de dólares em receita, empregos e inovação.

“O PL 5719/2023 representa uma chance concreta de corrigir esse curso e recolocar o Brasil em pé de igualdade com países como Alemanha, China, França, Japão, Índia e Estados Unidos, que há décadas usam políticas públicas para impulsionar suas empresas no cenário internacional”, explica Humberto Rangel, Diretor Executivo do SINICON.

**O PL 5719/2023
é uma oportunidade concreta de recolocar o Brasil
no jogo internacional.”**

*Humberto Rangel,
diretor-executivo do SINICON*



Rafael Lucchesi foi entrevistado pelo time do SINICON para o programa "Caminhos", o podcast da infraestrutura brasileira lançado pelo Sindicato, em parceria com a Mennel & Mele Advocacia e o Poder 360

A publicação detalha que, entre 2003 e 2018, o apoio à exportação de engenharia representou apenas 1,3% do total desembolsado pelo BNDES, mas foi responsável por gerar mais de 560 mil empregos por ano e ativar uma rede de mais de 4.800 fornecedores nacionais – a maioria pequenas e médias empresas.

Declínio da engenharia brasileira - Em entrevista à Revista InfraCaminhos e ao podcast Caminhos, o economista Rafael Lucchesi – CEO da Tupy, ex-diretor da CNI e ex-presidente do Conselho de Administração do BNDES – classificou a suspensão do crédito à exportação como um “despropósito que precisa ser corrigido com urgência”. Segundo ele, a interrupção da política gerou um colapso na presença do Brasil na engenharia global: de 5% de participação no mercado mundial em 2015, o país passou a representar apenas 0,5%.

“O Brasil deixou de captar divisas, perdeu emprego, renda, investimento e desestimulou a formação de mão de obra qualificada. O impacto foi devastador para as empresas brasileiras, que passaram a ter dificuldades até mesmo para executar obras dentro do país”, afirmou Lucchesi.

Rafael explica que o mais grave é que esse esvaziamento não se restringe ao setor de engenharia. Impacta toda uma cadeia de fornecedores, inibe o avanço tecnológico e reduz a capacidade do Brasil de competir no mercado internacional. “Estamos encolhendo a economia ao abrir mão de um instrumento legítimo e eficaz”, completou.

Os impactos sociais da interrupção também trouxeram problemas significativos. “Essa política não beneficiava apenas grandes empresas – ela ativava milhares de fornecedores brasileiros, gerava empregos de qualidade e movimentava setores estratégicos como tecnologia, indústria de equipamentos, serviços especializados e até a indústria de calçados. É uma cadeia produtiva nacional que foi desmontada”, explica Lucchesi.

E diferente do que dizem, ao comentar os efeitos para o próprio BNDES, Lucchesi destacou que o banco brasileiro ganhou dinheiro com esses financiamentos. Houve superávit, ganho cambial, e o banco se capitalizou com operações estruturadas e bem-sucedidas. “Isso precisa ser dito com clareza. Interromper esse ciclo foi um erro com consequências econômicas e sociais profundas. A competência da engenharia brasileira fez o BNDES ganhar dinheiro”, ressalta.

“Essa política gerava emprego, renda, inovação e fortalecia o real. Interrompê-la foi um erro.”

Rafael Lucchesi

Nova lei é moderna, segura e essencial - O PL em discussão no Congresso estabelece novas regras para o financiamento, como o fortalecimento das exigências de compliance, a limitação do valor financiado com base no contrato de exportação e o bloqueio de novos créditos para países inadimplentes até que haja renegociação de dívidas. Segundo o setor, essas mudanças garantem segurança jurídica e modernização das práticas, alinhando o Brasil às melhores referências internacionais.

Lucchesi avalia o projeto de lei como uma resposta moderna e bem construída: “Essa proposta foi moldada com base nas melhores práticas da OCDE, com participação ativa do TCU e do Congresso. Ela cria um marco legal sólido e transparente. O Brasil passa a ter uma das legislações mais modernas do mundo para crédito à exportação de serviços”.

Ele também defendeu o efeito redistributivo do novo modelo: “O projeto tem potencial para descentralizar oportunidades. Ele abre caminho para a inclusão de pequenas e médias empresas, que hoje têm pouco acesso ao mercado internacional. Isso amplia a competitividade e estimula a inovação”.

Potencial estratégico para o Brasil - Ao longo da entrevista, Lucchesi reforçou que retomar o crédito à exportação é uma questão estratégica para o Brasil: “Estamos falando de uma das atividades mais nobres e sofisticadas da economia: a engenharia. Quando você perde protagonismo nisso, você perde capacidade de liderar em infraestrutura, energia, transporte, tecnologia. O Brasil não pode abrir mão dessa agenda”.

Ele ainda explicou que o crédito à exportação gera benefícios macroeconômicos: “Esses contratos trazem dólar para o Brasil, fortalecem o real, aumentam as reservas cambiais e estimulam a balança comercial. Além disso, quando um brasileiro vai trabalhar em obras no exterior, ele depois volta, investe aqui, compra sua casa, consome – gera um ciclo virtuoso na economia nacional”.

Combate à desinformação e legado histórico - A

cartilha lançada pelas entidades também esclarece uma série de fake news plantadas ao longo dos últimos anos. “A narrativa que vem prevalecendo é que o crédito à exportação privilegia operações com viés ideológico, o que é uma falácia. O Brasil financia exportações diversificadas de empresas brasileiras para mais de 200 países”, pontua Rangel, diretor Executivo do SINICON.

Lucchesi reforça que não se trata de uma política de governo, mas de uma política de Estado. Por mais de 40 anos, governos de diferentes espectros políticos apoiaram a engenharia brasileira no exterior. “Foi esse apoio que nos levou a construir hidrelétricas na China, metrô na Venezuela, aeroportos em Cuba e rodovias em diversos países da África. Não podemos jogar fora esse legado”, afirma.

Um exemplo citado é o da indústria calçadista: nas obras realizadas no exterior, os EPIs usados eram produzidos por empresas brasileiras, o que fez do setor de construção pesada um dos maiores exportadores indiretos de calçados Made in Brasil. O mesmo vale para máquinas, equipamentos e serviços de alto valor agregado.



INFRA

Construção civil tenta retomada do crédito à exportação com cartilha contra "fake news"

Há mais de 40 anos, o crédito à exportação é uma política de Estado que visa fortalecer a indústria brasileira no exterior. No entanto, nos últimos anos, surgiram várias fake news que tentam desacreditar essa política, alegando que ela privilegia apenas empresas de grande porte ou que é uma política ideológica. A cartilha do SINICON esclarece essas dúvidas e reforça a importância da retomada do crédito à exportação para a economia brasileira.

O crédito à exportação é uma política de Estado que visa fortalecer a indústria brasileira no exterior. Ele é uma política que beneficia todas as empresas brasileiras que exportam bens e serviços, independentemente do tamanho da empresa. A retomada do crédito à exportação é essencial para a geração de empregos, o aumento da produção e a melhoria da balança comercial.

A cartilha do SINICON apresenta os benefícios do crédito à exportação e esclarece as fake news que circulam. Ela é uma ferramenta importante para a divulgação da importância da retomada do crédito à exportação para a economia brasileira.

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. Instagram Facebook e LinkedIn



FACEBOOK



LINKEDIN



INSTAGRAM



YOUTUBE



X/TWITTER

CONSULTORIA

DLX

Seu parceiro estratégico na gestão fiscal e tributária.

*Consultoria especializada
+ Plataforma Tecnológica.*

*Antecipe impactos, reduza riscos,
maximize oportunidades.*

*Soluções digitais para grande volumes: e-Social,
NF-e, SPED e calculo para Reforma Tributária.*

Conformidade, eficiência e inovação para o seu negócio.



 <http://www.dlxtecnologia.com.br>

 Rua Mariz e Barros, nº 1001, Salas 202 e 203 - Tijuca - Rio de Janeiro/RJ

 +55 21 97580-1620

 +55 21 3549-3111



Ação integrada entre SINICON, ABDIB e ANEOR instala Comitê de Construção Pesada

Iniciativa reforça a relevância do setor para o desenvolvimento econômico e social do Brasil

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada-Infraestrutura (SINICON), a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) e a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (ANEOR) uniram forças para a criação do Comitê de Construção Pesada, lançado oficialmente no dia 18 de março, em evento que reuniu representantes do setor na sede da ABDIB, em São Paulo. A iniciativa tem como objetivo fortalecer a representatividade da construção pesada e promover debates estratégicos para o desenvolvimento da infraestrutura no Brasil.

Através da iniciativa, as três entidades buscam ampliar o diálogo com os setores público e privado, contribuindo para a criação de políticas que incentivem o crescimento sustentável da construção pesada. O comitê será um canal estratégico para articular soluções e defender os interesses do setor, promovendo um ambiente de negócios mais competitivo e eficiente.

Ampla participação

O foco é a elaboração de estudos relevantes para o setor, a promoção de discussões sobre temas atuais de interesse da construção pesada e o fortalecimento da interação entre seus membros. Além disso, buscará atuar junto aos poderes públicos para aprimorar o ambiente de negócios para construtoras, fornecedores, empresas de engenharia, seguradoras e demais agentes envolvidos na infraestrutura nacional.

O Comitê conta com participação plural, o que favorece uma ampla discussão dos temas da construção pesada para além de seus agentes diretos, incluindo outras partes envolvidas: clientes, investidores, financiadores e garantidores, projetistas, gerenciadores, consultores, advogados etc.

A iniciativa conta com coordenação de Miguel Noronha, da Barbosa Melo, e coordenação Adjunta de Claudio Medeiros, presidente do SINICON.

Segundo Noronha, é preciso retomar o protagonismo da construção pesada. “Uma das nossas propostas é oferecer ao poder público soluções concretas e específicas para melhor qualificar o setor, o seu ambiente de negócios e a sustentabilidade”, disse na abertura dos trabalhos.

Crédito: Divulgação/SINICON



Gesner Oliveira falou sobre a importância da infraestrutura para o crescimento econômico

Infraestrutura para os novos tempos

Gesner Oliveira, doutor em Economia pela Universidade da Califórnia e CEO da GO Associados, participou do lançamento do Comitê e ressaltou sua relevância para o setor de construção pesada.

“A capacidade de investimento público tem caído. Há, portanto, um hiato de investimento para a economia ter uma base de crescimento maior do que tem hoje. O potencial é muito grande, mas o Brasil precisa ter senso de urgência para aproveitar as oportunidades e prover uma infraestrutura para os novos tempos. Há uma revolução silenciosa que não é captada pela Faria Lima”, destacou Oliveira.

O professor disse ainda que no Brasil o tempo é geológico. “É preciso acelerar esse processo e criar no país a noção de tempo econômico. O custo ambiental da espera é enorme”, reforçou Oliveira.

Após abrangente debate, os membros do Comitê definiram os temas prioritários: “Tecnologias e Outras Soluções Inovadoras de Construção Pesada” e “Gestão de Riscos em Projetos e Financiamento da Construção Pesada”. No âmbito dos projetos, ou seja, aquelas iniciativas que geram estudos mais aprofundados, o grupo definiu duas vertentes para verticalização: “Modelos de Gestão, Alocação de Riscos e Contratos em Construção Pesada” e “Desafios e Soluções para a Carência de Quadros Profissionais na Construção Pesada”.

Além das agendas realizadas em 18 de março, 9 de abril e 8 de maio, os próximos encontros do Comitê foram definidos para: 6 de junho, 3 de julho, 7 de agosto, 4 de setembro, 2 de outubro, 5 de novembro e 4 de dezembro.

Crédito: Divulgação/SINICON



Miguel Noronha exibiu o boné da campanha “Infraestrutura para o Brasil Avançar”, lançada pelo SINICON

Escola do SINICON: qualificação estratégica para o setor da construção pesada



Comprometido com o fortalecimento e a valorização da construção pesada e infraestrutura no Brasil, o SINICON está lançando a Escola do SINICON – uma plataforma de cursos e treinamentos voltada à capacitação técnica, operacional e gerencial de profissionais e empresas do setor.

De acordo com Bruno Lamounier, diretor financeiro do SINICON, a iniciativa surgiu a partir da identificação de uma lacuna importante. “Observamos que esse segmento exige uma formação sólida para lidar com os desafios do mercado. A criação da Escola do SINICON foi motivada pela necessidade de oferecer capacitação qualificada e acessível para os profissionais e empresas que atuam na área. É uma forma de agregar valor às nossas associadas”, afirma.

Os cursos oferecidos vão abordar temas estratégicos como gestão e liderança, compliance, segurança no trabalho, sustentabilidade, inovação, gestão de obras, questões jurídicas e tributárias, além de tecnologias como BIM.

“Esses conteúdos foram selecionados com base nas reais necessidades das empresas associadas”, reforça Bruno.

Ainda em fase de estruturação, a Escola está firmando parcerias com instituições como FIRJAN, FIEB/CI-MATEC e escritórios de advocacia para curadoria e produção dos cursos. A ideia é disponibilizar diferentes formatos – presenciais, online e híbridos – com emissão de certificados. O acesso será voltado prioritariamente às empresas associadas, que contarão com descontos e condições especiais.

Segundo Bruno, o grande diferencial da Escola está no foco. “Vamos oferecer conteúdos específicos e diretamente aplicáveis à realidade da construção pesada. Esse nível de especialização, aliado à participação de especialistas do setor, torna a plataforma uma ferramenta essencial para quem busca excelência”.

A expectativa do SINICON é consolidar a Escola como referência em capacitação. “Queremos alcançar um público amplo e contribuir para a elevação dos padrões técnicos do setor. Essa é uma iniciativa alinhada à nossa missão institucional de defender e valorizar a construção pesada no país”, conclui.

Primeiro curso da Escola do SINICON está com inscrições abertas

E o primeiro treinamento da Escola do SINICON já está na praça. Unido com escritório Menndel & Melo Advogados, o Sindicato acaba de lançar um curso exclusivo voltado ao setor de infraestrutura, com o objetivo de preparar empresas para enfrentar com segurança e estratégia as mudanças previstas na Reforma Tributária.

A iniciativa surge em um momento decisivo para o setor, que será diretamente impactado pelas novas regras fiscais. Com uma abordagem prática e focada nas necessidades do segmento, o programa conta com oito módulos de conteúdo, elaborados por especialistas que acompanham de perto as transformações no sistema tributário brasileiro.

“Nossa missão é garantir que as empresas não enfrentem essa mudança estrutural sozinhas. Estamos aqui para orientar com base técnica e foco no setor”, afirma Menndel Macedo.

Entre os diferenciais do treinamento estão:

Dois encontros ao vivo – no início e no encerramento do curso, para alinhamento e consolidação dos conhecimentos.

Acompanhamento semanal – com espaço dedicado a perguntas e respostas, promovendo maior interação e segurança jurídica.

Condições especiais para empresas associadas ao SINICON, incluindo desconto exclusivo.

Empresas interessadas podem garantir sua inscrição com vantagens especiais utilizando o cupom promocional fornecido pelo Sindicato. Mais informações pelo e-mail bruno.lamounier@sinicon.org.br



Menndel Macedo, Advogado do Menndel & Melo Advogados



Bruno Lamounier, Diretor Administrativo e Financeiro do SINICON

Crédito: Departamento de Comunicação do SINICON

Crédito: Departamento de Comunicação do SINICON



Odebrecht entrega à Marinha prédio do Comando da Base de Submarinos

A Marinha do Brasil inaugurou, no último dia 13 de fevereiro, o Prédio de Comando da Base de Submarinos da Ilha da Madeira, construído pela Odebrecht Engenharia e Construção no âmbito do PROSUB – Programa de Desenvolvimento de Submarinos.

A estrutura, localizada na área sul da Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM), em Itaguai (RJ), possui quatro níveis compostos por térreo, dois pavimentos e cobertura com área técnica, constituindo um total de aproximadamente 4.900 m². O edifício foi projetado em estrutura de concreto pré-moldado, com fechamento em alvenaria de blocos de concreto, revestidos por sistema de fachada ventilada, trazendo eficiência e conforto térmico aos usuários.

A inauguração da obra completa o conjunto de edifícios da região conhecida como Praça da Bandeira da BSIM, composto pelos prédios do Comando da Base e do Comando da Força de Submarinos, onde ambas as edificações seguem a mesma concepção arquitetônica, desde a volumetria em formato de “L” até os acabamentos.

O conjunto é interligado por um pórtico localizado no centro da planta entre os prédios espelhados, simbolizando a ligação entre os dois edifícios e proporcionando coesão ao conjunto. O pórtico foi projetado como um marco de acesso à área, um monumento em homenagem aos submarinistas que ajudaram a escrever a história da Força de Submarinos da Marinha do Brasil, além de funcionar como palanque para acomodar autoridades e convidados que participam de atividades e cerimônias na praça.

O prédio do Comando da Base disponibiliza espaços de trabalho que permitem a realização de atividades administrativas e logísticas desenvolvidas pela Marinha brasileira. A edificação é compartimentada em áreas administrativas e salas do Comando, além de alojamentos com dormitórios, vestiários, banheiros, salões de convivência e Praça D'Armas. A edificação possui uma grande pele de vidro nas fachadas voltadas para a praça, com vista para o cais. A exemplo do similar prédio do Comando da Força de Submarinos, o prédio do Comando da Base possui uma varanda coberta que funciona como área de estar privilegiada, podendo ser utilizada nas cerimônias que ocorrerão na praça central.



Sobre o PROSUB

Criado para fortalecer a capacidade naval do país e atender às diretrizes da estratégia nacional de defesa, o PROSUB tem como propósito incorporar à força naval brasileira quatro submarinos convencionais, movidos por motores diesel-elétricos, e um com propulsão nuclear, todos fabricados no Brasil com transferência de tecnologia francesa, exceto a parte nuclear, que está sendo desenvolvida pela Marinha do Brasil. Dos submarinos convencionais, dois deles (Riachuelo e Humaitá) já foram entregues, o terceiro (Tonelero) está em fase de testes no mar, e o quarto (Almirante Karam) avança em fase final de construção. O submarino de propulsão nuclear (Álvaro Alberto) já teve sua construção iniciada através da seção de qualificação.

O programa inclui a construção de uma base naval e de dois estaleiros para apoio à operação das novas embarcações. A Odebrecht – Odebrecht Engenharia e Construção participa deste processo em duas frentes: na construção dos submarinos, como parte integrante da ICN – Itaguaí Construções Navais, em consórcio com a francesa Naval Group, detentora da tecnologia, e como responsável pela construção de toda a infraestrutura do projeto, no âmbito do contrato PROSUB EBN – Estaleiro e Base Naval.

O objetivo do programa é incrementar a proteção da Amazônia Azul, área marítima que se estende a partir do litoral brasileiro até o limite da Plataforma Continental, totalizando 5,7 milhões de km², área equivalente a 67% do território brasileiro. Dela são extraídos 95% do petróleo brasileiro e por ela transitam 10% do tráfego marítimo mundial, além de aproximadamente 95% do comércio exterior do país.

Sobre a Odebrecht

Com 80 anos de história, a Odebrecht é a maior construtora de infraestrutura do país, de acordo com o mais recente Ranking da Engenharia Brasileira, publicado pela revista O Empreiteiro. É responsável pela execução de mais de 3 mil obras em 38 países ao redor do mundo, a exemplo de usinas, metrô, ferrovias, pontes, aeroportos e refinarias. Em 22 oportunidades teve obras premiadas com o Global Best Projects, concedido pela revista norte-americana ENR – Engineering News-Record, sendo considerada a mais relevante distinção da engenharia mundial. Nos últimos cinco anos, a empresa conquistou mais de R\$ 20 bilhões em novos contratos. Atualmente, emprega cerca de 13 mil pessoas de diferentes nacionalidades em mais de 30 obras espalhadas por países das Américas e da África.

Depreciação acelerada: o caminho para um crescimento sustentável da Infraestrutura brasileira

Nova medida traz benefícios fiscais para empresas e estimula modernização do setor produtivo

A modernização da infraestrutura brasileira passa por um novo impulso com a recente implementação da Depreciação Acelerada para Máquinas, Equipamentos, Aparelhos e Instrumentos Novos, prevista na Lei nº 14.871/2024. Esse mecanismo fiscal oferece uma vantagem significativa para empresas do setor de obras de infraestrutura, permitindo a rápida recuperação dos investimentos em bens de capital e fomentando a modernização tecnológica.

A medida, além de reduzir a carga tributária das empresas, promove um ciclo virtuoso de inovação, eficiência e crescimento sustentável. Mas quais são os impactos reais dessa política no setor e na economia como um todo? A resposta está na combinação entre incentivos fiscais e investimentos estratégicos.

O benefício vale para máquinas, equipamentos e instrumentos adquiridos entre 12 de setembro de 2024 e 31 de dezembro de 2025 e incorporados ao ativo imobilizado da empresa.

Setores beneficiados pela nova lei

O incentivo é direcionado para segmentos estratégicos da economia, que envolvem desde a fabricação de produtos químicos, eletrônicos e farmacêuticos até obras de infraestrutura e transporte terrestre.

No caso da infraestrutura, o benefício contempla empresas classificadas no CNAE 42, que engloba cons-

trução de rodovias, ferrovias, obras urbanas, aeroportos, portos, barragens e sistemas de saneamento.

Segundo a legislação, as companhias tributadas pelo lucro real podem descontar até 50% do valor do bem no primeiro ano de uso e os outros 50% no ano seguinte. Isso significa que o custo do equipamento pode ser compensado em um prazo muito menor do que o habitual.

Essa aceleração na depreciação tem efeitos práticos muito positivos. No setor de infraestrutura, onde máquinas pesadas são essenciais para a execução de grandes projetos, a possibilidade de renovar a frota com equipamentos mais modernos e eficientes reduz custos operacionais, melhora o desempenho das obras e impulsiona a competitividade do setor.



Vice-Presidente Geraldo Alckmin, líder a parca do MDIC

Crédito: Rickell/MDIC



Em reunião no MDIC, a diretoria do SINCON pleiteia mais recursos para a iniciativa, assegurando previsibilidade fiscal para as empresas do setor

Principais benefícios da medida:

- | Redução do impacto tributário com a dedução antecipada no IRPJ e na CSLL
- | Aumento da liquidez e do fluxo de caixa
- | Estímulo à inovação e tecnologia
- | Sustentabilidade e eficiência energética

Perspectivas para o Setor

A implementação da depreciação acelerada é um passo importante para a modernização e competitividade do setor de infraestrutura.

Os próximos anos serão decisivos para medir o impacto da medida na economia. O acompanhamento da aplicação dos valores assegurados para o setor nos exercícios de 2024 a 2026 será essencial para avaliar a eficácia do programa e definir novas políticas de incentivo ao investimento.

Se bem aproveitada, essa medida pode transformar o setor de infraestrutura em um motor ainda mais potente para o desenvolvimento nacional, gerando empregos, atraindo investimentos e garantindo um crescimento sustentável para o Brasil.

Apesar de ser uma medida altamente positiva para o setor, o acesso à depreciação acelerada exige cumprimento de requisitos específicos. Empresas que desejam utilizar o benefício devem estar previamente habilitadas e regularizadas junto à Receita Federal, operar sob o regime de lucro real e adquirir bens com códigos específicos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) previstos na legislação.

Além disso, há um limite orçamentário para a concessão do benefício. A segunda fase do programa estabeleceu um teto de R\$ 3 bilhões, sendo R\$ 1,5 bilhão para o exercício de 2025 e mais R\$ 1,5 bilhão com rebatimento no exercício de 2026, em renúncia fiscal distribuído entre os setores contemplados, o que

significa que as empresas devem se planejar para garantir sua participação no programa antes que os recursos se esgotemuuuuuuu.

Quem pode aproveitar o benefício?

O uso da depreciação acelerada não é automático. Apenas empresas que atendem a quatro critérios principais podem se beneficiar:

- 1. Habilitação prévia** – A empresa precisa estar cadastrada na Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.
- 2. Tributação pelo Lucro Real** – O regime tributário da empresa deve ser Lucro Real, que abrange negócios de grande porte.
- 3. Compra de bens novos** – Os ativos precisam ser novos, nacionais ou importados, e constar no Anexo I da Portaria Interministerial MDIC/MF nº 88/2024.
- 4. Setor de atividade autorizado** – O benefício está restrito a empresas de setores específicos, conforme a Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE), listadas no Anexo ao Decreto nº 12.175/2024, com redação dada pelo Decreto nº 12.292/2024.

Como as empresas podem se preparar?

Verificar o enquadramento – Confirmar se atende aos requisitos de habilitação e se os bens adquiridos constam na lista oficial.

Solicitar habilitação na Receita Federal – O registro é obrigatório para o uso da depreciação acelerada.

Adequar a contabilidade – É essencial ter um planejamento contábil sólido para maximizar o benefício e evitar problemas fiscais.

Visão do MDIC

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) espera que os valores aportados na política de depreciação acelerada contribuam para a modernização de diversos setores, incluindo o de infraestrutura, ao incentivar o investimento na aquisição de novas máquinas e equipamentos.

A expectativa é de que essa iniciativa fortaleça a competitividade e a produtividade das empresas que renovem seu parque industrial por meio da substituição de máquinas e equipamentos. O programa se integra a outras medidas da Nova Indústria Brasil (NIB) e do Novo PAC, entre outras iniciativas, o que eleva as projeções de um crescimento expressivo na infraestrutura nos próximos anos. Segundo dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), os investimentos em infraestrutura saltaram de R\$ 188 bilhões em 2022 para R\$ 260 bilhões em 2024, representando um aumento de 38%.

A decisão do governo de incluir o setor de obras de infraestrutura, classificado sob o CNAE 42, entre as

atividades beneficiadas pela medida levou em consideração a relevância desse setor para a economia nacional, especialmente por sua capacidade de gerar empregos e estimular outros segmentos industriais. Embora o foco da política esteja na indústria de transformação, também se buscou fomentar a modernização da malha de transportes e o aprimoramento da logística de escoamento industrial, o que justificou também a inclusão do transporte terrestre (CNAE 49) na lista de atividades contempladas. A seleção final dos setores beneficiados considerou critérios técnicos, como a necessidade de atualização dos equipamentos e o potencial de ganhos de competitividade no médio e longo prazo.

A depreciação acelerada, definida pela Lei nº 14.871/2024, é uma medida com prazo determinado, aplicável aos bens adquiridos até dezembro de 2025, e visa estimular investimentos no curto prazo. No entanto, isso não impede que, a depender dos resultados alcançados e do contexto econômico, o governo avalie a possibilidade de expandir ou aperfeiçoar o programa. O MDIC, inclusive, já anunciou, em 28 de fevereiro p.p., a segunda fase do programa, com o estabelecimento de um teto de R\$ 3 bilhões, sendo R\$ 1,5 bilhão para o exercício de 2025 e mais R\$ 1,5 bilhão com rebatimento no exercício de 2026.



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:
www.sinicon.org.br/denuncias

Confidencialidade garantida.



SINICON fortalece agenda setorial com 9 comitês temáticos e 2 grupos de trabalho ativos

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada – Infraestrutura (SINICON) mantém atualmente uma estrutura técnica formada por nove comitês temáticos e dois grupos de trabalho que funcionam como fóruns permanentes de debate, formulação de propostas e atuação institucional. Com participação ativa de representantes das empresas associadas, esses comitês têm papel estratégico na construção de uma agenda propositiva para o setor.

Os comitês e os grupos se dedicam a temas que vão desde relações trabalhistas, tributação e jurídico até inovação, comunicação, ESG, financiamento, exportações e BIM. Cada comitê/grupo é coordenado por especialistas com sólida experiência, garantindo contribuições técnicas relevantes e alinhamento com as prioridades nacionais de desenvolvimento.



Comitê Tributário

Sob liderança de Hevelyn Condeiro (Alfa Construtora), o comitê debate a legislação tributária que impacta diretamente as empresas de infraestrutura, propondo melhorias no sistema fiscal.



Comitê de Crédito à Exportação

Sob comando de Evaristo Pinheiro (Barral Parente Advogados), defende a retomada das políticas de apoio à engenharia nacional no mercado internacional, como o PL 5719/2023.



Comitê de Relações Trabalhistas

Coordenado por Alexandre Nunes (Alfa Construtora), trata de questões sindicais, legislação trabalhista e pontos de negociação coletiva, buscando garantir segurança jurídica e equilíbrio nas relações de trabalho.



Grupo de Trabalho BIM

Erik Santos (Andrade Góes) lidera o grupo que trata do BIM (Building Information Modeling), metodologia que integra a modelagem 3D com informações de projeto, permitindo uma visão completa e colaborativa da construção.



Comitê de Garantias e Financiamentos / Grupo de Trabalho Seguro Garantia

Paulo Coutinho lidera o comitê que trata do acesso a crédito e o grupo que trata do Seguro Garantia, instrumento fundamental para o setor.



Comitê ESC

Nilmar Valença (ETERC) coordena a agenda de sustentabilidade, com foco em boas práticas ambientais, sociais e de governança no setor de infraestrutura.



Comitê Jurídico

Coordenado por Cristiano Borges Castilhos (Alfa Construtora), acompanha a legislação relacionada a licitações, contratos e contenciosos, oferecendo suporte jurídico às associadas.



Comitê de Relações Institucionais

Com Theofilo Aquino (Piquet, Magaldi e Guedes Advogados) à frente, acompanha temas no Congresso Nacional e junto ao governo, com foco em políticas públicas que afetam o setor.



Comitê de Engenharia e Inovação

Coordenado por Crenase Magalhães (FIRJAN), articula ações e projetos voltados à modernização da engenharia nacional e à incorporação de novas tecnologias nas obras de infraestrutura.



Comitê de Comunicação

Marcelo Gentil (Novonor) lidera as estratégias de posicionamento institucional do SIMICON, articulando ações de imprensa, redes sociais e relacionamento com stakeholders.



CONFIRA OS SERVIÇOS OFERECIDOS AOS ASSOCIADOS

Dentro da base territorial do Sinicon:

- Acompanhamento em Audiência Judicial/Administrativa;
- Acordo Extrajudicial;

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
- Obtenção e Manutenção do CRCC da Petrobras

Acompanhamento:

- Em Cartório Judicial e Notariais
- À empresa em ambiente de homologação do E-Social, REINF e DCTFWeb



Acordo Coletivo

Assistência: Rescisão do Contrato de Trabalho
Coworking

EFD/REINF: eventos para cálculo da contribuição previdenciária e totalizadores S-5001 e R5011.

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

FGTS: Processo de apuração através da Solução Caixa-Conectividade Social

Parecer Jurídico

PERDCOMPWeb compensação de Contribuição Previdenciária e outros tributos

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

INFORME-SE AQUI





Conheça o Comitê de Engenharia e Inovação do SINICON

A inovação na engenharia e na construção pesada ganha um novo impulso com a reestruturação do Comitê de Engenharia e Inovação do SINICON. Com uma abordagem estratégica e integrada, o comitê retoma suas atividades para fortalecer a digitalização, a produtividade e a sustentabilidade do setor, promovendo um ambiente colaborativo para o desenvolvimento de soluções inovadoras.

Agora sob a coordenação de Cristiane Magalhães, especialista do Centro de Referência nas Temáticas Construção, Inovação e Digitalização da Firjan SENAI, e com apoio do diretor administrativo do SINICON, Bruno Lamounier, e Tatiana Olé, diretoria jurídica do SINICON, o comitê amplia sua atuação para oferecer suporte técnico e estratégico às empresas associadas.

Uma das principais novidades dessa retomada é a in-

corporação do Grupo de Trabalho BIM (GT BIM), que vai fortalecer a disseminação da metodologia Building Information Modelling (BIM) e consolidar a digitalização como uma prioridade do setor. A presença de Erik Santos, coordenador do GT BIM e representante da empresa Andrade Gutierrez, garante expertise e aprofundamento dessa abordagem, possibilitando uma transição mais fluida para um setor cada vez mais tecnológico.

Hub de inovação

O comitê se posiciona como um hub de conhecimento, promovendo debates sobre novas tecnologias construtivas, industrialização, eficiência operacional e sustentabilidade. Além disso, desenvolverá projetos estratégicos, parcerias e eventos de capacitação, sempre com condições especiais para as empresas associadas. Outro diferencial será a realização de encontros com especialistas e palestrantes renomados,

trazendo tendências e insights valiosos para o setor.

Em 2025, a agenda do comitê inclui a participação em dois grandes eventos: o BIM Forum Conference, em São Paulo, e o Rio Construção Summit, no Rio de Janeiro. Essas conferências proporcionarão oportunidades de networking, aprendizado e trocas de experiências entre empresas e profissionais do setor.

Um cenário favorável à inovação

Essa retomada acontece em um momento decisivo para a engenharia nacional. O setor enfrenta desafios complexos, como a necessidade de maior digitalização, aumento da produtividade e adaptação às exigências ambientais, sociais, de governança e eficiência energética. O cenário atual, impulsionado por programas governamentais como o Novo PAC e a expansão das parcerias público-privadas, favorece investimentos em inovação e tecnologia.

Além disso, iniciativas como a Nova Indústria Brasil (NIB) oferecem incentivos à digitalização, enquanto a Lei de Licitações (Lei 14.133/21) e o Decreto 11.888/24 (Estratégia BIM BR) fortalecem a governança e a transparência nas contratações públicas. Esse contexto favorece a modernização do setor e exige que empresas estejam preparadas para novas exigências regulatórias e tecnológicas.

BIM e novas tecnologias: um caminho sem volta

A integração do GT BIM fortalece a modelagem da informação da construção como metodologia essencial para otimizar o planejamento, reduzir desperdícios e maximizar recursos. Além disso, ampliar a percepção de BIM como habilitador da transformação digital, permitindo que o setor avance de forma mais natural para a adoção de inovações como Digital Twin (Gêmeos Digitais), Virtual Design and Construction (VDC), Realidade Mista e Inteligência Artificial, promovendo maior eficiência, previsibilidade nas obras, gestão de ativos e no ciclo de vida do empreendimento.



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

Alfredo Castilho, para Presidente; o Doutor José João Pereira Bastos, para Vice-Presidente, o Doutor José Collagrossi Filho, para Diretor Secretário; o Doutor José Amaraente de Oliveira, para Diretor Tesoureiro, e para suplentes: Doutor Marco Paulo Rabello, Doutor Japir do Amaral Assumpção, Doutor Cicero Vianna Cruz e Doutor Mario Paranhos, e para membros efetivos do Conselho Fiscal, os Doutores Alberto Caralente, Galba de Boscoli e Plínio Botelho do Amaral, e para suplentes os Doutores Antonio de Carvalho Lage Filho, Manuel Viragua Vieira e Oscar Americano de Baldas Filho. Posto em votação foram eleitos os Doutores João Alfredo Castilho para Presidente, o Doutor José João Pereira Bastos, para Vice-Presidente; o Doutor José Collagrossi Filho, para Diretor Secretário; o Doutor José Amaraente de Oliveira, para Diretor Tesoureiro, e para suplentes da Diretoria, os Doutores Marco Paulo Rabello, Japir do Amaral Assumpção, Cicero Vianna Cruz e Mario Paranhos, e para membros efetivos do Conselho Fiscal, os Doutores Alberto Caralente, Galba de Boscoli e Plínio Botelho do Amaral, e para suplentes os Doutores Antonio de Carvalho Lage Filho, Manuel Viragua Vieira e Oscar Americano de Baldas Filho. Os eleitos tomaram posse no mesmo ato. Nada mais havendo a tratar o senhor Presidente encerrou a reunião, pedindo a todos os presentes que assinassem a presente ata de fundação que eu, José Pereira Bastos, escrevi e pelo mesmo motivo assinamos todos os presentes.

**SINICON digitaliza 100%
de seu acervo documental
e preserva a história de
66 anos de atuação**



Carlos Alberto e Cláudia Crivano, os realizadores do projeto estimado em mais de 300 mil páginas

O SINICON acaba de completar 66 anos de atuação com uma novidade: a digitalização integral de seu acervo documental.

Ao longo de mais de seis décadas de atuação, o SINICON reuniu um vasto volume de documentos essenciais para a sua história e atuação sindical. Atas de assembleias, documentos de constituição, convenções coletivas, registros de negociações, e ainda os documentos das empresas associadas compõem um acervo com mais de 300 mil páginas que, até recentemente, estavam organizadas fisicamente em arquivos, pastas, caixas e armários, ocupando salas inteiras da sede do sindicato.

O trabalho foi desenvolvido pelos colaboradores Carlos Alberto e Cláudia Crivano, que conduziram o processo de forma criteriosa, garantindo a integridade e a organização de cada documento digitalizado.

“Há quatro anos, o Conselho Diretor decidiu transformar essa história arquivada em um acervo vivo, acessível e preservado. Com visão de futuro e compromisso com a memória institucional, iniciou-se um projeto robusto de digitalização total de todos os documentos físicos. Hoje, todos os documentos es-

tão inteiramente digitalizados, catalogados e armazenados com segurança nos servidores da instituição”, revela Cláudia Crivano.

A digitalização do acervo não apenas preserva a história do sindicato, como representa um ganho em agilidade, transparência e sustentabilidade. Os documentos podem, agora, ser acessados com rapidez, sempre que necessário, garantindo suporte às atividades do sindicato e à consulta das empresas associadas.

Inovação com excelência

A partir de 2024, dando continuidade ao processo de transformação digital, o SINICON implementou uma nova tecnologia em suas assembleias, permitindo que todo o processo de negociações, votações, discursos e auditorias seja realizado de forma 100% digital. Essa inovação oferece mais transparência às decisões coletivas, fortalecendo a governança sindical e a participação dos associados em um ambiente moderno e acessível.

“A digitalização do acervo e a adoção de novas ferramentas tecnológicas representam não apenas a preservação da história, mas o compromisso do SINICON com a inovação e a excelência em sua atuação sindical”, sintetiza Carlos Alberto.



Uma visão de futuro para a Construção Pesada

Gesner Oliveira



Gesner Oliveira é Doutor em Economia

O investimento em infraestrutura é essencial para o crescimento sustentado do Brasil. A construção pesada desempenha um papel central nesse processo, viabilizando a modernização de rodovias, ferrovias, portos, saneamento, entre outros segmentos. No entanto, há desafios a serem superados para impulsionar um novo ciclo de expansão.

A defasagem em infraestrutura impacta diretamente a competitividade do país. Segundo o Índice Firjan de Competitividade Global, o Brasil ocupa a 47ª posição no pilar de infraestrutura entre 66 países. O investimento nesse setor deve ser visto como um legado para o futuro, gerando ganhos de produtividade e crescimento. O Brasil tem um longo caminho a percorrer nesse sentido: as inversões em infraestrutura representam menos de 2% do PIB contra uma média mundial superior a 4% e um país como a China no qual esta razão chega a mais de 8%.

A construção responde por quase metade da Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) do Brasil, impulsionando cadeias produtivas e a geração de empregos. Além disso, melhorias na infraestrutura reduzem custos logísticos, aumentando a competitividade sistêmica da economia.

Apesar de sua relevância, o setor enfrenta barreiras institucionais, regulatórias e econômicas. O ambiente de negócios brasileiro é marcado por burocracia excessiva e insegurança jurídica, dificultando projetos de longo prazo. Apesar de perseguir um objetivo legítimo, o combate à corrupção na última década registrou falhas graves, destruindo capital produtivo e empregos. Em contraste com a experiência de vários países, as empresas nacionais foram duramente atin-

gidas; basta dizer que o faturamento das dez maiores construtoras caiu cerca de 55% em termos reais após a Operação Lava Jato.

Outro desafio é aprimorar a previsibilidade regulatória. Infraestrutura de qualidade exige regulação eficiente, planejamento estratégico e gestão aprimorada. É fundamental criar no país um sentido de urgência, conferindo agilidade aos órgãos de controle. Frequentemente, as decisões são tomadas de forma extremamente morosa sem se levar em conta o custo da espera.

Apesar de todos os obstáculos, o setor vem apresentando desempenho positivo. O Livro Azul da Infraestrutura da ABDIB aponta 495 projetos em carteira, somando mais de R\$ 750 bilhões em investimentos. O investimento privado tem crescido sistematicamente e há um número recorde de parceria público-privadas nos mais diferentes setores.

É necessária uma visão de futuro para transformar o investimento em infraestrutura em estratégia de longo prazo. O setor precisa estar organizado em redes de parcerias tecendo um ecossistema agregador da cadeia produtiva desde o fornecimento de insumos, equipamentos e projetos, operadores, empresas de tecnologia, fontes de financiamento, seguradores e resseguradores, entre outros tantos atores indispensáveis para o salto de crescimento. As entidades patronais deveriam trabalhar para este novo ciclo e poderá resgatar a vocação histórica do Brasil de crescimento acelerado.

Sócio da GO Associados, Professor da EAESP/FGV e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais (CEISA/FGV)

*Humberto Rangel, Diretor Executivo do SINCON*

Infraestrutura para o Brasil avançar

Humberto Rangel

O Brasil tem um enorme potencial de crescimento, mas enfrenta desafios estruturais que limitam sua produtividade e competitividade. Entre esses desafios, a necessidade de manter, modernizar e expandir a infraestrutura do país é um dos mais urgentes. Nos últimos anos, o debate econômico tem se concentrado fortemente na questão fiscal, enquanto a economia real – aquela que produz, desenvolve, gera empregos, impulsiona a indústria e melhora a qualidade de vida da população – muitas vezes fica em segundo plano.

Para que o Brasil avance, é essencial um olhar estratégico para a infraestrutura. Rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia e saneamento são a espinha dorsal da economia.

Sem investimentos consistentes nessas áreas, os custos logísticos aumentam, a competitividade das empresas cai e o crescimento sustentável fica comprometido.

O setor da construção pesada e de infraestrutura tem um efeito multiplicador significativo, favorecendo diversas externalidades. Para cada R\$ 1,00 investido, há um impacto positivo na geração de empregos, na arrecadação de impostos e no desenvolvimento regional. Além disso, uma infraestrutura moderna facilita a circulação de mercadorias, reduz custos para empresas e melhora a eficiência de toda a economia.

No passado, o Brasil teve grandes empresas de construção pesada e infraestrutura que atuavam como referências internacionais e chegaram a ter mais de 3% do mercado mundial de engenharia. Essas companhias foram responsáveis por projetos estratégicos que impulsionaram o crescimento do país e competiram globalmente, levando a engenharia brasileira para cinco continentes.

Hoje, o cenário é diferente. O setor passou por mudanças significativas e há espaço para fortalecer novamente grandes empresas nacionais, garantindo que o Brasil tenha capacidade própria para liderar projetos estruturantes. Isso significa estimular a inovação, fomentar parcerias e criar um ambiente regulatório e financeiro que favoreça o crescimento sustentável dessas companhias. Outros países fazem isso de forma estratégica, e o Brasil também pode seguir esse caminho para fortalecer seu setor de infraestrutura e resolver os gargalos que comprometem o seu avanço.

Investir em infraestrutura não é apenas uma questão econômica, mas uma estratégia de desenvolvimento de longo prazo. Obras e projetos estruturantes permitem que diferentes setores, como agronegócio, indústria e comércio, operem de maneira mais eficiente, reduzindo custos e melhorando a competitividade do país. Além disso, investimentos bem planejados levam desenvolvimento para regiões menos assistidas, criando oportunidades e promovendo maior inclusão.

Nos últimos anos, o governo tem buscado viabilizar novos investimentos no setor, por meio de concessões e parcerias público-privadas. Esse movimento é positivo e pode ser ampliado com mais recursos públicos, garantindo previsibilidade para o setor e destravando projetos essenciais. Além disso, é importante manter um olhar estratégico sobre o financiamento de longo prazo, viabilizando que grandes obras estruturantes saiam do papel e contribuam para um crescimento mais sólido e equilibrado. Outra agenda fundamental é caminhar com o Projeto de Lei 5719/2023, retomando o crédito à exportação de bens e serviços interrompido desde 2015.

O Brasil já demonstrou que, quando investe em infraestrutura, colhe resultados positivos. Olhar para esse setor como um pilar essencial do desenvolvimento é fundamental para garantir um futuro mais próspero e competitivo. Se quisermos um país mais forte e produtivo, precisamos retomar um ciclo consistente de investimentos, garantindo que a infraestrutura continue sendo um motor para o crescimento sustentável.

Humberto Rangel é Economista e Diretor Executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Ponto-Infraestrutura (SINCOIV).

Vale o escrito: A impossibilidade de renúncia tácita ao reequilíbrio econômico-financeiro em contratos administrativos

Tiago Francisco da Silva



Tiago da Silva é Advogado na Área Construtora

A Constituição de 1988 definiu, no art. 37, XXI, a licitação como regra para o processo de contratação pela Administração Pública. Indo além, o texto constitucional previu os princípios que devem balizar a licitação pública, estabelecendo, de forma expressa, o equilíbrio econômico-financeiro como requisito indispensável aos contratos administrativos. Essa relação ou equação econômica é definida no momento da apresentação da proposta e leva em consideração os encargos assumidos pelo contratado e o valor pago pela Administração, devendo ser preservada durante toda a execução do contrato.

Em condições ideais, a relação entre os compromissos assumidos pelo contratado e as condições para cumprimento das obrigações não serão alteradas. Nesse caso, será mantida a equação econômico-financeira previamente estabelecida. Contudo, há eventos, decorrentes da atuação dos contratantes ou não, que podem impactar a execução contratual e desequili-

brá-la. São eles: Fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis; Fato do príncipe; Fato da administração; Alterações unilaterais pela Administração; e Mudanças tributárias ou legais.

Esses eventos não são estranhos à realidade da contratação pública. Uma vez observados, devem ser adotados mecanismos que promovam o reequilíbrio econômico-financeiro da avença, conforme a previsão do texto constitucional, da Lei n.º 8.666/93 e, mais recentemente, da Lei n.º 14.133/21.

A legislação também dispõe sobre os mecanismos que devem ser empregados para que seja restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro. De forma expressa, são previstos em lei o reajuste, a revisão, a atualização monetária e a repactuação. Utiliza-se, também, a prorrogação do prazo contratual como meio para o reequilíbrio econômico.

Não obstante a previsão constitucional e a regulação pela legislação, a prática em torno do reequilíbrio econômico-financeiro se mostra um pouco mais conturbada. A execução contratual revela, não raras vezes, situações nas quais não há consenso entre as partes acerca de um acontecimento no curso do contrato. A discussão e a divergência fazem parte do contexto. Contudo, não podem afastar a lógica de que, ao fim e ao cabo, precisa ser mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sob pena de violação direta à Constituição de 1988.

Nesse contexto, chama a atenção o argumento utilizado pela Administração Pública, de forma cada vez mais frequente, sobre a renúncia tácita ao reequilíbrio econômico do contrato, caso o contratado tenha firmado aditivo contratual no curso da execução sem, contudo, fazer qualquer ressalva quanto à existência de desequilíbrio contratual. Explica-se.

É comum, na dinâmica contratual, principalmente em contratos de longa duração, que ocorram eventos que exijam a prorrogação do prazo inicial da avença o que, como regra, é formalizado por meio de aditivo contratual. Trata-se, em síntese, de instrumento formal, que altera o contrato administrativo original, especificamente sobre as cláusulas descritas, mantendo-se a integralidade e validade das demais cláusulas originais do contrato.

Por definição, não há necessidade de que se façam ressalvas sobre quais os temas não serão tratados em aditivos contratuais. Afinal, somente as cláusulas expressamente citadas são alteradas, não havendo presunção de modificação sobre as demais cláusulas do contrato.

Em determinado momento e, eventualmente, após a formalização do aditivo contratual para prorrogação do contrato, o particular apresenta pretensão de reequilíbrio econômico-financeiro, inicialmente na via administrativa e, se necessário, na esfera judicial, em decorrência dos eventos que considera terem desequilibrado a avença. Como resposta, tem se tornado cada vez mais frequente o argumento, por parte da Administração Pública, no sentido de que o contratado teria renunciado tacitamente ao direito ao reequilíbrio, na medida em que não fez qualquer ressalva quando da assinatura do termo aditivo do contrato.

Segundo sustentam os defensores deste argumento, a assinatura do termo aditivo, sem qualquer ressalva, expõe a concordância do contratado com a realidade econômica do contrato naquele momento. Caso não concordasse, caberia ao particular estabelecer ressalva no termo aditivo. O argumento é descabido, por algumas razões.

A mais evidente razão está relacionada à previsão estabelecida na própria Constituição Federal. O texto constitucional fixou o equilíbrio econômico-financeiro como princípio essencial aos contratos administrativos, protegendo tanto o interesse público quanto o particular que contrata com a Administração.

Neste sentido, necessário observar a aplicação do princípio da legalidade quando da prática dos atos administrativos pelo Poder Público. A Lei e, no caso, as previsões contratuais, são os nortes pelos quais a Administração Pública pautará sua atuação, sendo defeso a esta tomar entendimento diverso a tais instrumentos.

Em sendo assim, há afronta ao próprio princípio da legalidade ao fundamentar a existência de renúncia tácita quando esta não possui previsão de ocorrência nem no contrato nem na Lei.

A situação na Lei, em verdade, é oposta. Isso porque os arts. 113 e 114, ambos do Código Civil, dispõem, em conjunto, que a interpretação do negócio jurídico deve ser pautada pela boa fé e que a renúncia deve ser interpretada estritamente.

Em específico quanto ao art. 113, é disposto ainda que a interpretação do negócio jurídico necessariamente deve ter como norte qual era a compreensão das partes na negociação quando do momento de suas tratativas (licitação, aqui), de modo que o ali disposto não possa posteriormente acarretar entendimento irrazoável frente ao contexto do negócio jurídico.

Em última análise, a negativa ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro tem o condão de promover o enriquecimento sem causa da Administração, o que também é vedado pelo ordenamento jurídico.

A legislação aplicável ao tema regulamenta a previsão constitucional quanto ao equilíbrio econômico

dos contratos, estabelecendo as hipóteses, prazos e meios de reequilíbrio. Os editais de licitação e contratos administrativos, por sua vez, estabelecem a aplicação das normas ao caso prático.

Não havendo qualquer previsão quanto à necessidade de ressalva sobre o direito ao reequilíbrio econômico-

-financeiro quando da assinatura de aditivos contratuais que não tratem sobre o tema, torna-se inadmissível sustentar a renúncia tácita. Afinal, vale o escrito.

Tiago Francisco da Silva é advogado de Contencioso Cível na Aiyá Construtora, Pós-Graduado em Direito Público pelo IDEC, formado em Direito na UFF. Contatos: tiago.francisco@aiyaconstrutora.com; telefone: (21) 96760-9228



Waldeck Ornêlas é ex-Ministro da Previdência e especialista em planejamento urbano-regional

FICO-FIOL E O BRASIL INTEGRAL

Waldeck Ornêlas

São muitos, fortes e poderosos os lobbies contrários ao engate da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) com a Ferrovia de Integração Leste-Oeste (FIOL), ambas parcialmente em execução e em processo de concessão ao setor privado.

Também da Ferrovia Norte-Sul (FNS), quando lançada, no governo Sarney, não só punham em dúvida sua viabilidade como buscavam ridicularizá-la como se fora uma iniciativa provinciana do então presidente da República, por ser ele maranhense. Hoje, é a espinha dorsal do novo sistema ferroviário nacional.

Ora, com o corredor ferroviário que se formará a partir da entrada em operação do eixo FICO-FIOL, o Brasil ganhará uma travessia em sentido até agora inexistente, do interior profundo para o litoral, de caráter transversal, cruzando-o de um lado a outro, criando uma nova alternativa logística para o Centro-

Oeste, especialmente o Mato Grosso e Goiás.

Trata-se de projeto fadado a provocar uma mudança radical na logística e na geografia econômica do Brasil, dando autonomia ao Centro-Oeste, região que, com o agro, é, no presente, o principal sustentáculo da economia nacional.

Faltam argumentos sérios e consistentes para questionar a validade do eixo FICO-FIOL. É muito frágil utilizar o fato da FIOL I e do Porto Sul estarem com suas obras paralisadas, por dificuldades da concessionária, atribuídas aos reflexos da guerra na Ucrânia sobre a empresa controladora. Esta é uma questão que será resolvida tempestivamente, compatibilizando os cronogramas. O atraso existente é em relação à operação da própria mina Pedra de Ferro. E, claro, prejudica a Bahia.

Do mesmo modo, insubsiste o argumento de que todo

o eixo não estará sob um mesmo concessionário. É até positivo que assim seja, indicando a existência de diversos investidores, o que tem faltado no país. De resto, o direito de passagem e a figura do Operador Ferroviário Independente (OFI) existem exatamente para conviver com este tipo desejável de situação, por conta de aumentar a competitividade.

Quanto ao elevado volume de recursos necessários para a complementação desses 2.700km de ferrovia é realmente um desafio. Mas não estão cogitados recursos públicos – como se insinua – para além dos aplicados na FIOI I e II. Ao contrário, o que se busca é a atração do setor privado para realizar os novos investimentos e, como é de supor-se, empresário só entra em negócio que possa dar resultados.

Muito mais importante que estas pequenas querelas em torno do projeto é visualizar o seu impacto positivo na economia nacional, destravando a matriz logística do país e ampliando os espaços para o desenvolvimento.

Por mera coincidência, ao mesmo tempo em que alguns põem em dúvida a viabilidade da FICO-FIOI, uma missão técnica chinesa discutia em Brasília, e fazia visitas de campo, para avaliar a oportunidade que representa a estratégica ligação ferroviária bioceânica entre os portos de Chancay e do litoral baiano. É exatamente a potencialidade disruptiva dessa ligação que mobiliza as manifestações em contrário.

O fato de contar agora com o porto de Chancay, aliado às tarifas de Trump, aumenta o apetite da China pelo projeto, com base em um protocolo que já havia sido assinado com Brasil e Peru no ano de 2014.

Um corredor ferroviário tem sempre o potencial de se transformar em eixo de desenvolvimento. Basta ver o que, espontaneamente, já ocorre ao longo da FNS, com o surgimento de terminais, portos secos e distritos industriais, concentrando cargas, agroindústrias, centros de distribuição e logística, comércio de máquinas e equipamentos, distribuidoras de combustíveis e tantos outros serviços, gerando ou fortalecendo centralidades urbanas ao longo de seu percurso.

É impressionante, em especial, o impacto positivo provocado pela FNS na baía de São Marcos, no

Maranhão, para onde já são propostos vários novos projetos ferroviários e importantes terminais portuários, constituindo-se no mais relevante ponto de referência do Arco Norte – conjunto de portos e terminais de transbordo já responsável por mais de 40% das exportações de soja do país. Curioso é que, estando acima do Paralelo 16° S, Ilhéus e os portos da Baía de Todos os Santos são considerados integrantes do Arco Norte.

De há muito o Brasil precisa da abertura de novos horizontes. Salvo a política rodoviarista, iniciada por Juscelino Kubitschek – presidente no período 1956-1961 – que alcançou todo o país, e os planos nacionais de desenvolvimento do regime militar, o Brasil tem estado carente de iniciativas integradoras.

Faz tempo que o país deixou para trás o estreito espaço econômico derivado de sua urbanização litorânea. Em seguida, extravasou o pequeno espaço da concentração industrial formada pelo triângulo São Paulo-Rio-Minas. Mas a logística não acompanhou o avanço da economia, principalmente a agrícola, que se espalhou pelo Centro-Oeste e o Matopiba.

Esta é a demanda que precisa agora ser atendida, e que a Ferrovia Transulamericana imaginada por Vasco Neto, iniciada pela FICO-FIOI, constitui elo fundamental e estratégico.

Precisamos de um Brasil integral, em que todas as suas regiões estejam articuladas e servidas por uma infraestrutura logística capaz de servir de suporte ao seu processo de desenvolvimento.

Waldemar Ornelas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

Crédito: Desenvolvimento/CNA



Lançamento da Agenda Legislativa do Agro foi realizada em março, no Plenário do Senado Federal

SINICON acompanha Agenda Legislativa do Agro e reforça importância da infraestrutura para o setor

Atento à relevância da infraestrutura para a competitividade e o crescimento sustentável do agronegócio, o SINICON acompanhou o lançamento da Agenda Legislativa do Agro, promovido pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) no Congresso Nacional. O documento está estruturado em oito eixos temáticos – tributação e política agrícola; meio ambiente e recursos hídricos; direito de propriedade; relações trabalhistas; relações internacionais; infraestrutura e logística; produção agropecuária; e educação – e reúne projetos prioritários para o desenvolvimento do setor. No eixo de infraestrutura, destacam-se proposições como o Marco Legal das Parcerias Público-Privadas (PL 7063/2017), o PL da Mobilidade Rural (PL 1146/2021) e o PL da Exploração de Hidrovias (PDL 53/2019).

SINICON participa do lançamento da 30ª Agenda Legislativa da Indústria

O SINICON esteve presente no lançamento da 30ª edição da Agenda Legislativa da Indústria, promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) no Congresso Nacional. A agenda, que reúne 135 proposições legislativas – 90 de interesse geral e 45 de interesse setorial –, foi construída com a colaboração de 27 federações estaduais da indústria, 114 associações setoriais e nove sindicatos nacionais. Os projetos priorizados são estratégicos para o fortalecimento da indústria e a retomada da infraestrutura no país, com foco na continuidade de grandes empreendimentos de interesse nacional. Entre os temas de destaque estão a reforma da tributação sobre a renda corporativa (PL 2.015/2019), o novo marco do li-



Diretoria do SINICON apresenta prioridades do setor em reunião com representantes do Ministério do Planejamento e Orçamento

SINICON e Ministério do Planejamento unem esforços para impulsionar infraestrutura nacional

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada – Infraestrutura (SINICON) reuniu-se com a Secretaria de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) para discutir estratégias que visam fortalecer o setor de infraestrutura no Brasil. O encontro abordou iniciativas como o Programa Rotas de Integração Nacional, que busca aprimorar corredores logísticos estratégicos em todo o país, promovendo maior conectividade regional e facilitando o escoamento da produção. O secretário João Villaverde destacou a importância do diálogo com o SINICON para alinhar políticas públicas às necessidades do mercado e da sociedade.



Ricardo Alban durante lançamento da Agenda Legislativa da Indústria, realizado na sede da CNI

cenciamento ambiental (PL 2.159/2021) e a política nacional de economia circular (PL 1.874/2022).

O SINICON também marcou presença no Seminário de Construção da Agenda Legislativa da Indústria, promovido pela CNI. O evento, realizado em Brasília no dia 4 de fevereiro, contou com a participação de lideranças políticas e setoriais. O Sindicato foi representado pelo diretor Executivo, Humberto Rangel, e pelo coordenador do Comitê de Comunicação, Marcelo Gentil.

Crédito: Desenvolvimento/CNI

Confira a agenda de eventos do setor já confirmados para os próximos meses

VIII Seminário Nacional de Engenharia de Avaliação e Perícias **16 de maio, em Maceió (AL)**

IBAPE Nacional, em parceria com o IBAPE Alagoas, realizar a 8ª edição do Seminário Nacional de Engenharia de Avaliações e Perícias. O evento reunirá especialistas, profissionais e estudantes interessados em se atualizar nas áreas de avaliações e perícias. Informações: secretaria@ibape-nacional.com.br

BIM Fórum Conference Brasil 2025 **21 e 22 de maio, em São Paulo (SP)**

Dois dias de palestras e networking no maior evento de BIM da atualidade. Informações: tinyurl.com/23pjs3kf

ABDIB Fórum 2025 **5 de junho, em Brasília (DF)**

Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) realiza o Fórum ABDIB 2025. Evento gratuito. Informações: abdib.org.br

Enaserv 2025

5 de junho, no Rio de Janeiro (RJ)

Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) promove o 16º Encontro Nacional de Comércio Exterior de Serviços. Evento gratuito. Informações: enaserv.com.br

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

SINICON e Menndel & Melo Advocacia promovem o Diálogos Estruturantes, evento que vai debater os impactos da Reforma Tributária no setor de infraestrutura. Evento gratuito.

Informações: sinicon.org.br

XIII Congresso Internacional IBDIC 2025

21 e 22 de agosto de 2025, em São Paulo (SP)

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

Rio Construção SUMMIT 2025 –

24 a 26 de setembro, no Rio de Janeiro (RJ)

Firjan e CBIC realizam, com apoio do SINICON, o Rio Construção Summit 2025, considerado o maior evento da construção da América Latina.

Informações: rioconstrucao.summit.com.br





Investir para crescer



Em 2024, a infraestrutura brasileira apareceu no 58º lugar na edição anual do World Competitiveness Ranking (WCR), análise feita pela International Institute for Management Development (IMD). No ranking geral que avalia a competitividade de 67 países, o Brasil figura agora na posição 62, à frente apenas do Peru, Nigéria, Gana, Argentina e Venezuela. Em resumo, ou se investe em infraestrutura ou o país ficará para trás. Infraestrutura para o país avançar!

Acesse o relatório completo: imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking

Conheça também o Índice FIRJAN de Competitividade Global: app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYjY2MTIzODctMDczZC00ZjNkLWJhMDUtNDVIMjY1NzZhMGlxIiwidCI6ImQwYzY5OGQ0LWU0ZWUtNG-VIOS1hNzlkLWYyZDdhNzgzOTljOCJ9

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



R E V I S T A
infraCAMINHOS

Publicação propriedade de:

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



@SINICONSINDICATO



@SINICON_



SINICON SINDICATO



Sinicon - Sindicato Nacional
da Indústria da Construção Pesada