INFRA-RS

10
EDIÇÃO 2025
JUL AGO SET

Investimento histórico de 693 km de rodovias, pontes e viadutos pode chegar a R$ 5 bilhões



PLANO RIO GRANDE

A RECONSTRUÇÃO DA INFRAESTRUTURA GAÚCHA

EDIÇÃO 10 - JULHO, AGOSTO,SETEMBRO 2025

INFRA-RS

Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplenagem em geral no Estado do Rio Grande do Sul.

SICEPOT

Diretoria GESTÃO 2025/2027 (Atual)
Presidente
Rafael Sacchi
Vice-Presidente Técnico
Luciano Busnello Amorim
Diretor Administrativo-Financeiro
Nilto Scapin
Vice-Presidente de Relações Institucionais
Cylon Fernandes Rosa Neto
Diretores
Everton Andreetta
Luis Henrique Bento Leal
Luis Roberto Andrade Ponte
Marco Antonio de Souza Camino
Nelson Sperb Neto
Pedro Della Pasqua Neto
Pio Egídio Sacchi
Valdir Turra Carpenedo
Membros Titulares do Conselho Fiscal
Henrique Monser
João Miguel Guedes Bastian
Rodrigo da Silva Gazen
Suplentes do Conselho Fiscal
André Lopes Santana
Denis Benedetti
Hélio Antonio Amaral Militz Júnior
Delegados – Representantes junto à FIERGS
Titulares
Rafael Sacchi
Ricardo Lins Portella Nunes
Suplentes
Cylon Fernandes Rosa Neto
Humberto César Busnello

Editora MatitaPerê

Editor
Milton Wells – miltonfernandow@gmail.com
Projeto gráfico e diagramação
Luciane Trindade
Revisão
Press Revisão
Fotos
Divulgação
Impressão
Gráfica Cromo
Produção
Editora Matita Perê Ltda ME
Travessa Jundiaí, 2200/608
Porto Alegre
WhatsApp: 51.99918.7460

SUMÁRIO

INFRAESTRUTURA
Novo bloco de rodovias pode alavancar hub logístico no Vale do Taquari 04

DAER
Niederauer defende autarquia forte para modernizar estradas e valorizar servidores 06

ELEIÇÕES
Reeleito para mais um mandato à frente do SICEPOT-RS, Rafael Sacchi define prioridades 08

REFORMA TRIBUTÁRIA
RS tem oportunidade histórica de construir uma nova infraestrutura 10

PLANO RIO GRANDE
Investimento histórico de R$ 5 bilhões irá restaurar 693 km de rodovias, pontes e viadutos 12

ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA
Susana Kakuta, diretora-geral do Sesi/Senai/RS, aponta causas e soluções 14

SEGURANÇA HÍDRICA
GT Irrigação do Coinfra da Fiergs defende um novo paradigma 16

URBANISMO
CBIC e Ministério das Cidades lançam o programa "Se essa rua fosse minha" 18

MEIO AMBIENTE
Fepam agiliza licenças ambientais para reconstrução e proteção 20

AGÊNCIAS
Ambiente regulatório instável afeta investimentos 22

A validação de um trabalho conjunto



É com grande honra e um profundo senso de responsabilidade que me dirijo às empresas associadas ao SICEPOT-RS, para expressar minha imensa gratidão pela confiança que mais uma vez foi depositada em meu nome. Iniciar este terceiro e último mandato à frente do SICEPOT-RS, de acordo com os estatutos de nossa entidade, é um privilégio que recebo com a mesma paixão e dedicação do primeiro dia. Mais do que uma reeleição, vejo este resultado como a validação de um trabalho conjunto, construído com o esforço de cada um de vocês, que acredita em um SICEPOT-RS cada vez mais forte, representativo e atuante.

Vamos trabalhar nos próximos dois anos pelo associativismo, na busca do atendimento das demandas de interesse do Rio Grande do Sul. Como estado periférico, o RS depende do transporte de matérias-primas de outros estados, e isso remete para o custo logístico do estado, um dos mais elevados da Federação.

Precisamos de portos, de ferrovias, de rodovias, de hidrovias, de plataformas multimodais. Hoje, o que vemos é claramente um déficit na infraestrutura do RS. O Porto de Rio Grande está ao sul do estado, o que depende de um modal hoje deficiente, que é a ferrovia e que está operando com apenas com 931 km, de um total da capacidade instalada de 3.823 km. Hoje, de Cruz Alta para Rio Grande, o percurso é feito a 12 km por hora, o que fica atrás até mesmo de um ciclista.

A verdade é que estamos muito atrás na logística. De acordo com o ranking de sustentabilidade do Centro de Liderança Pública (CLP), o qual é uma organização suprapartidária, o RS situa-se no 11º lugar em infraestrutura e em terceiro na Região Sul.

Nos próximos anos, o estado vai precisar mobilizar-se para tornar-se competitivo, e isso irá demandar muito trabalho. Nessa linha, é preciso destacar o papel agregador das entidades que são grandes fomentadoras de desenvolvimento econômico e social, o que remete para a importância do associativismo, ainda mais em um contexto geopolítico altamente desafiador.

Além da urgência em infraestrutura, enfrentamos um ambiente político cada vez mais polarizado. Projetos importantes, que poderiam impulsionar o desenvolvimento, muitas vezes são barrados por divergências ideológicas. Essa "guerra" é um atraso, e as entidades como a nossa têm o dever de buscar um ambiente mais arejado, onde o mérito dos projetos prevaleça sobre a cor partidária.

A situação fiscal também nos preocupa. A União gasta mais do que arrecada, o que se traduz em mais impostos para quem produz. Somado a isso, as mudanças no sistema tributário e a crescente insegurança jurídica criam um cenário de incerteza, que desestimula investimentos.

No caso do Rio Grande do Sul, o ano de 2027 se aproxima como um período de grandes dificuldades. O estado voltará a pagar sua dívida e ainda terá de desembolsar, do seu caixa único, valores robustos em função de um termo de ajuste de conduta, firmado junto ao Ministério Público. Esse cenário exige uma gestão pública eficiente e, mais do que nunca, a participação ativa da sociedade civil.

É por isso que o associativismo se torna a nossa maior força. Juntos, com outras entidades representativas, podemos alçar voos maiores e dar voz aos interesses de quem, de fato, faz a economia gaúcha girar. A frase: "Juntos, a gente chega mais longe" não é apenas um lema, é a estratégia que nos guiará nos próximos dois anos. Conto com o apoio de todos para construirmos o Rio Grande do Sul que queremos.

"JUNTOS, A GENTE CHEGA MAIS LONGE' NÃO É APENAS UM LEMA, É A ESTRATÉGIA QUE NOS GUIARÁ NOS PRÓXIMOS DOIS ANOS. CONTO COM O APOIO DE TODOS PARA CONSTRUIRMOS O RIO GRANDE DO SUL QUE QUEREMOS.

Rafael Sacchi

PRESIDENTE DO SICEPOT-RS

Novo bloco de rodovias pode alavancar hub logístico no Vale do Taquari

O Vale do Taquari, região que se destaca por um crescimento econômico superior à média do Rio Grande do Sul, vislumbra a possibilidade de um salto ainda maior em sua competitividade. A iminente concessão do Bloco 2 de rodovias, que engloba vias como a RSC-453 e a ERS-130, é vista como um catalisador para a formação de um hub logístico multimodal na região. No entanto, para que esse sonho se concretize, a presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento (Coredes) do Vale do Taquari, Cíntia Agostini, enfatiza que a infraestrutura rodoviária precisa estar atrelada a outros modais, como o ferroviário e o hidroviário.

A melhoria na malha rodoviária é a aposta mais imediata para otimizar o fluxo de produção e reduzir custos logísticos. Agostini destaca que, com a duplicação da BR-386 em andamento e a expectativa de obras nas rodovias estaduais, a fluidez e a segurança do tráfego serão aprimoradas.

Ela repara que, à medida que a concessão da BR-386 entra em seu sétimo ano, a conclusão das obras de duplicação, especialmente no trecho entre Lajeado e Marques de Souza, tem sido um processo desafiador. Apesar de atrasos causados por fatores climáticos e outros, a finalização da duplicação da principal rodovia federal da região representa um avanço significativo para o fluxo de veículos e o transporte de cargas, acrescenta a economista.

Para Agostini, a melhoria da infraestrutura de transporte é um passo fundamental para sustentar o crescimento econômico da região. Com um horizonte de cinco a sete anos para a conclusão das obras previstas, a expectativa é de uma malha rodoviária em plenas condições de atendimento. Essa modernização, por sua vez, incentivará a instalação de novas empresas e negócios, reforçando a posição da região como um polo de desenvolvimento no estado, diz a presidente do Coredes.



PRESIDENTE DO CONSELHO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO (COREDES) DO VALE DO TAQUARI, CÍNTIA AGOSTINI

A localização estratégica da região, no centro do estado e próxima a grandes centros, como Caxias do Sul, Passo Fundo e Porto Alegre, segundo ela, é um diferencial competitivo. No longo prazo, projetos como o anel viário da BR-386, atualmente uma aspiração para os próximos 15 a 20 anos, visam lidar com o crescimento urbano que acompanha as rodovias, garantindo uma solução duradoura para o tráfego. Essa visão de futuro busca acomodar o crescimento contínuo do Vale do Taquari, o qual, na última década, cresceu a uma taxa cinco vezes maior que a média do estado.

INTEGRAÇÃO DOS MODAIS

Contudo, o plano de infraestrutura vai além das estradas. A ferrovia, que já tem sua estrutura estabelecida, é um elemento-chave para a competitividade, especialmente para o transporte de grãos que chegam do Centro-Oeste. A utilização do modal ferroviário reduziria o tempo de viagem e os custos, que hoje pesam no transporte rodoviário, aponta a economista. Outros modais também estão no horizonte de discussão. O aeródromo de Lajeado, que necessita de reestruturação após ser afetado pelas recentes enchentes, é visto como uma alternativa viável para o transporte de cargas e serviços essenciais, como voos de saúde. O potencial das hidrovias, por outro lado, é limitado pelo calado do Rio Taquari, que não comporta grandes cargas.

A QUESTÃO HABITACIONAL

Apesar das ambições de longo prazo em infraestrutura, Cíntia Agostini ressalta que a pauta mais urgente da região é a reconstrução após as enchentes. O problema habitacional se tornou a prioridade máxima. A região precisa de cerca de 5 mil moradias, e o processo de construção esbarra na burocracia e na dificuldade de encontrar



CONCESSÃO DA BR-386 NO TRECHO ENTRE LAJEADO E MARQUES DE SOUZA ENTRA EM SEU SÉTIMO ANO

terrenos seguros e não alagáveis. A presidente do Coredes relata que, embora o governo federal tenha aumentado o valor de auxílio por moradia para R$ 200 mil, os municípios enfrentam dificuldades financeiras para adquirir os terrenos, os quais custam entre R$ 40 mil e R$ 80 mil. A burocracia também tem atrasado o andamento das obras, com prefeituras dependendo de liberações complexas para dar andamento aos projetos. "Hoje, o nosso principal problema é o habitacional", concluiu Agostini, apontando que o enfrentamento das enchentes é a pauta que domina o cenário atual da região.

Vocação agroindustrial

A relevância econômica do Vale do Taquari é inegável. Com uma forte vocação agroindustrial, a região tem demonstrado tenacidade, com seu Produto Interno Bruto (PIB) crescendo em ritmos notáveis. Em 2019, o avanço do PIB regional foi seis vezes maior que a média do estado e do país, e em 2020, mesmo com a pandemia, o crescimento se manteve em quase 4%. O setor primário, com alta produtividade em leite, suínos e aves, e a manufatura de alimentos, a qual agrega valor à produção, são pilares dessa performance.

Niederauer defende autarquia forte
para modernizar estradas e valorizar servidores

Em um momento de crescente demanda por infraestrutura e manutenção rodoviária, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) do Rio Grande do Sul enfrenta o desafio de se libertar da dependência do Tesouro Estadual. A busca por fontes de receita próprias é vista por Roberto Augusto Kruel Niederauer, presidente do Conselho Rodoviário da autarquia, como a principal via para garantir a modernização da estrutura, a valorização dos servidores e a melhoria da malha viária, essenciais para o desenvolvimento do estado.

Niederauer defende um Daer forte para atuar em sua plenitude que, além de projeto e manutenção de rodovias, inclui transporte intermunicipal e controle de cargas.

Ele ressalta que a atual falta de autonomia da autarquia afeta diretamente a capacidade do órgão de realizar manutenções e obras com a agilidade necessária, além de comprometer a estrutura interna. "O Daer foi criado como autarquia justamente para evitar isso, com uma receita própria vinda de uma taxa sobre combustíveis, que não é mais vinculada. O principal prejuízo recai sobre a conservação das rodovias, pois os recursos para manutenção são frequentemente subestimados em favor de investimentos em obras novas", assinala.

NOVAS FONTES DE RECEITAS

A solução para esse cenário, segundo ele, passaria por um modelo que permita ao Departamento gerar e gerir suas próprias receitas. Entre as possibilidades de autonomia econômica e jurídica, a criação de um fundo estadual de infraestrutura de transportes seria uma das alternativas. Esse fundo seria abastecido por taxas específicas ou por uma parte de imposto existente, como o IPVA ou o ICMS sobre combustíveis, e teria sua destinação vinculada exclusivamente à manutenção e ao aprimoramento das rodovias estaduais. Todavia, para isso, seria necessária uma emenda constitucional, o que torna a alternativa inexequível.



> **"A ATUAL FALTA DE AUTONOMIA DA AUTARQUIA AFETA DIRETAMENTE A CAPACIDADE DO ÓRGÃO DE REALIZAR MANUTENÇÕES E OBRAS COM A AGILIDADE NECESSÁRIA, ALÉM DE COMPROMETER A ESTRUTURA INTERNA."**
>
> **ROBERTO AUGUSTO KRUEL NIEDERAUER**
> **PRESIDENTE DO DAER**

Outra frente de atuação estratégica é o potencial das faixas de domínio das rodovias. A autarquia avalia a possibilidade de cobrar pelo uso dessas áreas por empresas de serviços como fibra óptica, gasodutos e linhas de transmissão de energia, além de anúncios publicitários. Essa medida, já adotada em outros estados, poderia se tornar uma fonte significativa e estável de recursos, com a exceção das concessionárias que ficaram fora dessa cobrança por meio de decisão do STF. "Mesmo sem as concessionárias, existiria uma margem interessante de receitas a serem auferidas por outros serviços, quase garantindo um programa de manutenção permanente", afirma.

BUROCRACIA

A execução dessa alternativa, conforme Niederauer, demandaria uma forte articulação com o Poder Legislativo e o Executivo para garantir não apenas a criação do fundo, mas também sua "blindagem" contra contingenciamen-



DAER COMEMOROU 88 ANOS EM 11 DE AGOSTO

tos orçamentários, assegurando que os recursos sejam, de fato, destinados à infraestrutura.

A autonomia financeira desejada pelo Daer teria um impacto direto e positivo na agilidade de execução de obras e na manutenção da malha rodoviária. A burocracia e a morosidade causadas pela dependência do orçamento estadual seriam reduzidas, permitindo um planejamento e uma execução mais eficientes, projeta o conselheiro.

CARÊNCIA DE PESSOAL

A garantia de receitas próprias e mais estáveis também poderia se traduzir em melhorias concretas para a carreira dos funcionários do Daer, diz Niederauer. O órgão poderia reestruturar planos de carreira, oferecer valorização salarial e investir em capacitação, tornando-se mais atrativo para novos talentos. A falta de pessoal qualificado é um dos maiores gargalos. Atualmente, o Departamento enfrenta uma grande carência de servidores, principalmente de engenheiros e técnicos, o que compromete a capacidade operacional e a fiscalização de obras e do transporte, acrescenta.

ORÇAMENTO

Ao avaliar os orçamentos da autarquia nos últimos anos, Niederauer nota que, embora no atual governo o repasse de verbas tenha demonstrado "enorme interesse pelo setor rodoviário" – o qual poderia ser usado como exemplo positivo –, não há qualquer garantia de que os programas em vigor venham a ter continuidade após o atual mandato. "Refiro especialmente no que se refere à manutenção do patrimônio rodoviário, a fim de assegurar que o tráfego flua com rapidez e segurança", completa.

"O que se observa numa série histórica dos orçamentos do Daer", continua, "é que, no início de cada gestão, o orçamento é precário, não permitindo recursos suficientes para qualquer programa de manutenção. À medida que as respostas do órgão às demandas da sociedade são atendidas, tais orçamentos têm sido suplementados, na maioria das vezes, em momentos que não permitem aos operadores condições de realizarem as obras dentro do exercício que, por não terem sido executadas no tempo certo, acabam custando mais caro".

Rafael Sacchi define prioridades:
modernização do setor e fortalecimento do associativismo

A indústria da construção pesada, historicamente tradicional e de ritmo lento, está à beira de uma revolução tecnológica. Essa é a visão de Rafael Sacchi, presidente reeleito do SICEPOT-RS, que assume um novo mandato com foco na modernização do setor e no fortalecimento do associativismo.

Em entrevista à INFRA-RS, Sacchi classificou o cenário atual da área como "arcaico" e sublinhou a urgência de uma mudança de mentalidade. "Precisamos usar a inteligência artificial, porque quem estiver fora dela vai perder competitividade", afirmou. Segundo ele, a IA deve ser internalizada pelos gestores para que se torne uma realidade na indústria, e não apenas uma ferramenta isolada. "Se não for de cima para baixo, ela não acontece."

O presidente destaca que a tecnologia deve servir como um amplificador das capacidades humanas e operacionais. Ele citou exemplos práticos, como o uso de equipamentos com operação remota, uma realidade em setores como o de mineração, e que poderia ser amplamente aplicada na construção pesada. A introdução de novas tecnologias não visa apenas substituir funções básicas, mas principalmente diminuir o esforço e aumentar a produtividade, além de fornecer dados mais precisos para uma tomada de decisão ágil e eficiente.

Para Sacchi, a falta de integração entre os sistemas é um dos grandes gargalos do setor. "Hoje, as empresas têm sistemas que não se conversam entre si", aponta. Para combater essa defasagem, o SICEPOT, em parceria com a Fiergs, planeja lançar um curso de inteligência artificial voltado para gestores. A ideia é capacitar os líderes para que possam internalizar a tecnologia e, em seguida, difundir esse conhecimento para a linha operacional.



> **A INTRODUÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS NÃO VISA APENAS SUBSTITUIR FUNÇÕES BÁSICAS, MAS PRINCIPALMENTE DIMINUIR O ESFORÇO E AUMENTAR A PRODUTIVIDADE, ALÉM DE FORNECER DADOS MAIS PRECISOS PARA UMA TOMADA DE DECISÃO ÁGIL E EFICIENTE.**
>
> **RAFAEL SACCHI**
> **PRESIDENTE DO SICEPOT-RS**

Além da pauta tecnológica, a luta pelo associativismo é uma prioridade para Sacchi. Ele acredita que a união do setor é fundamental para enfrentar desafios complexos. "Nosso movimento tem sido o de atrair empresas e parceiros comerciais. Acreditamos que, juntos, chegamos mais longe", disse.

Essa filosofia de união se reflete na busca por parcerias estratégicas. O SICEPOT pretende estruturar parcerias com universidades, o que permitirá a oferta de cursos sobre diversos temas, desde a nova lei de licitações até a reforma tributária e, claro, as tecnologias emergentes.

Uma das propostas mais ambiciosas é a negociação de um plano de saúde coletivo para os associados, uma medida que poderia tornar o acesso à saúde privada mais acessível. "O plano de saúde é uma coisa cara. A ideia seria que as empresas, ao se associarem ao SICEPOT, pudessem aderir a um plano de saúde com custo acessível", explicou.

Rafael Sacchi desenha uma agenda clara para seu novo mandato: usar a força do coletivo para impulsionar a tecnologia, aprimorar a capacitação e garantir benefícios tangíveis para os membros do setor. A meta é transformar uma indústria tradicional em um ecossistema mais produtivo, seguro e preparado para os desafios do futuro.



CONTORNO DA BR 116 COM ENTRONCAMENTO DA BR 392

Uma forma de pertencer à comunidade

Rafael Sacchi lembra que foi com as inundações de maio do ano passado que tornou mais nítida a força do voluntariado, através da união de pessoas em torno de objetivos comuns. Ou seja, do resgate das pessoas atingidas pelas cheias e da necessidade de restaurar as estruturas destroçadas pelas forças das águas.

"As enchentes que devastaram o Rio Grande do Sul, em 2024, trouxeram à tona uma onda impressionante de cooperação e solidariedade. Diversas iniciativas de associativismo e voluntariado surgiram para auxiliar as vítimas, mostrando o poder da união", ressalta.

Ele lembra que desde cedo aprendemos a valorizar a independência, a força do indivíduo. "E isso é bom", destaca. "Mas essa visão, quando levada ao extremo, nos isola. Ela nos faz acreditar que podemos resolver todos os problemas sozinhos, que a nossa voz individual é suficiente. A verdade, porém, é que a força de um é limitada. A força de muitos, unindo propósitos, é ilimitada. O associativismo não é sobre abrir mão da nossa individualidade. Pelo contrário, é sobre amplificá-la", acrescenta.

"A resposta à tragédia no Rio Grande do Sul mostrou que, quando as pessoas se unem com um propósito comum, sua capacidade de enfrentar desafios e reconstruir é multiplicada. Essa onda de solidariedade inspira e reforça a ideia de que fortalecer o associativismo é essencial para construir comunidades mais fortes e preparadas para o futuro", ensina Sacchi.

RS tem oportunidade histórica de construir uma nova infraestrutura

Com a iminente consolidação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR) pela reforma tributária, o Rio Grande do Sul e outros estados devem se preparar para acessar bilhões de reais destinados à infraestrutura, inovação e emprego. Quem afirma é o advogado Menndel Macedo, que considera o Fundo (Art. 159-A da Constituição) um dos fundamentos para a reestruturação fiscal e o desenvolvimento regional, capaz de permitir a viabilidade de projetos com sustentabilidade ambiental e redução de carbono. Para acesso prioritário, os projetos devem apresentar planos de negócios auditáveis, matriz de riscos, garantia de pagamento a parceiros privados e VPL validado por órgão de controle. O Tribunal de Contas da União (TCU) aferirá os coeficientes de participação, e processos incompletos serão devolvidos. A decisão final sobre a carteira de projetos a ser enviada a Brasília, contudo, é do próprio estado, relata o advogado.

A União destinará parte da receita do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) ao FNDR, com percentual a ser definido em lei complementar. Os recursos serão anualmente fixados na Lei Orçamentária Anual (LOA) federal, com acompanhamento do TCU, explica Macedo, que continua: "A Emenda Constitucional 132/2023 estabelece que o coeficiente de participação seja calculado por população (30%) e cota do FPE (70%), com regulamentação e cálculo pelo TCU. A governança operacional dependerá de um projeto de lei complementar específico do FNDR, esperado para o final de 2025. Municípios serão contemplados indiretamente, via políticas estaduais ou consórcios regionais, e o Rio Grande do Sul pode criar lei própria para repasse direto". O advogado chama atenção, ainda, para o fato de que os principais gargalos, especialmente após as enchentes de 2024, são o licenciamento ambiental e a obtenção de garantias de contraparte, o que pode deixar o estado fora da primeira seleção de projetos em 2026.



MENNDEL DEFENDE ESCRITÓRIO DE PROJETOS COORDENADO PELO SICEPOT-RS

BANCADA FEDERAL

Outro ponto importante, conforme Macedo, é o papel da Assembleia Legislativa gaúcha, que precisa aprovar rapidamente uma lei estadual definindo contrapartidas, critérios de priorização e criando uma unidade gestora única. "A principal dificuldade será a disputa entre bancadas regionais pela divisão dos recursos. Estratégias como regime de urgência e atrelar emendas parlamentares podem destravar os votos."

A ação da bancada gaúcha em Brasília, por outro lado, é fundamental na tramitação do PLP FNDR/2025. Podem negociar relatórios e emendas para incluir "perdas climáticas" e "infraestrutura de exportação" como critérios adicionais de rateio, além de atrelar votos em matérias fiscais a esses critérios. A inserção de um gatilho de antecipação de recursos (modelo LC 214/2025, Art. 405) garantiria que saldos do Fundo de Compensação de Benefícios Fiscais se transformem em investimentos. A articulação proativa é essencial para que o Rio Grande do Sul esteja na primeira fila do rateio quando o FNDR liberar recursos em 2029, adverte o advogado. "A inércia pode custar caro: cada rodada anual do FNDR libera cerca de R$ 8 bilhões. Perder 1% de participação significa R$ 80 milhões a menos por ano, totalizando quase meio bilhão em cinco anos. Atrasos na entrega de projetos-chave podem adiar a análise por 12 meses", alerta.

CONSTRUÇÃO PESADA

Uma das estratégias para acelerar o processo, segundo ele, caberia ao setor de construção pesada no Rio Grande do Sul, por meio de anteprojetos "plug-and-play" e também através de suporte técnico aos municípios. "A criação de um escritório de projetos compartilhado coordenado pelo SICEPOT-RS, com um banco de anteprojetos em BIM 5D, permitiria licitações municipais em 60 dias. Iniciativas como o *Puentes y Caminos* da Colômbia e o Consórcio Intermunicipal do Agreste Alagoano são exemplos de sucesso, em que a iniciativa privada e o governo local colaboraram.

COMPROMISSO INEGOCIÁVEL COM O MEIO AMBIENTE

Trabalhamos lado a lado com os nossos clientes para implementar estratégias que promovem mudança de verdade na indústria.
Nossas soluções são mais do que ferramentas - são caminhos para um futuro mais promissor.

Através de tecnologia inovadora e linhas de produto que são sinônimo de garantia de segurança, durabilidade e excelência, os tubos corrugados em PEAD **DrenPro®**, tubos em PEAD **SaniPro®**, câmaras **StormTech®** e as **Unidades de Qualidade de Águas®**, oferecem mais facilidade no manuseio e transporte, economia, agilidade e rapidez aos projetos.

E ainda ajudam nossos clientes a reduzirem seu impacto ambiental e a cuidar do planeta.

Assim, abraçamos um compromisso maior:
o de construir um amanhã mais sustentável, inclusivo e equitativo para as gerações presentes e futuras.
Juntos, estamos transformando desafios em oportunidades e criando o mundo que queremos, alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

ESSE É O NOSSO COMPROMISSO.
ESSE É O NOSSO FUTURO.



ADSTIGRE

www.adstigre.com

O maior investimento da história da construção pesada do Estado

A narrativa da reconstrução do Rio Grande do Sul após a catástrofe climática de maio do ano passado pode ser dividida em três fases distintas. Na primeira, o foco principal era salvar vidas, socorrer os desabrigados e iniciar, de imediato, a recomposição de pontos vitais atingidos pelas cheias. Na segunda, a prioridade se moveu para a estabilização social, o apoio às comunidades, as táticas para realocar famílias que perderam suas casas, além das intervenções emergenciais para a recuperação das estruturas, como as ligações municipais.

A terceira etapa é a mais longa e complexa. Ela se concentra na reconstrução de longo prazo e na criação de uma estrutura mais robusta, capaz de resistir a novos eventos extremos.

Concretizar essa fase exigirá um grande esforço destinado à reconstrução de rodovias e pontes devastadas pelas enchentes do ano anterior, estimado em 693 km de contratações, com o início das obras previsto para setembro. "É o maior volume de obras da história da construção pesada no RS", destaca o presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplenagem em Geral no Estado do Rio Grande do Sul (SICEPOT-RS), Rafael Sacchi.

Até o momento, são mais de R$ 2 bilhões de obras contratadas, com potencial de atingir até R$ 5 bilhões, cujo volume foi apresentado pelo Daer ao governador Eduardo Leite. Como existem reivindicações de outras pastas, caberá ao governador decidir a aplicação desses recursos, explica Sacchi.

RECURSOS

Os contratos, que incluem tanto o projeto quanto a execução, serão financiados com recursos do Fundo de Reestruturação do Rio Grande do Sul (Funrigs). A previsão é que as obras sejam concluídas até novembro de 2027, em um ritmo que Sacchi considera fundamental para a recuperação do estado.

Embora o plano de reconstrução seja ambicioso, um dos principais desafios reside na mobilização de mão de obra. Sacchi estima que as obras do Funrigs devam gerar mais de 20 mil empregos, um número três vezes maior do que a demanda habitual. "Ninguém se prepara para uma calamidade. As empresas do setor estão correndo para preencher essa lacuna, contratando desde engenheiros até profissionais menos qualificados."

A grande maioria das cerca de 30 empresas contratadas é do RS. Segundo Sacchi, a necessidade de mobilização rápida e o conhecimento das condições locais favorecem as empresas do estado. Ele vê na reconstrução uma oportunidade ímpar para o mercado da construção pesada, que terá um papel de protagonismo na reestruturação do Rio Grande do Sul, o que deve ter uma repercussão positiva em toda a economia gaúcha.

"Nosso papel é ajudar para que as coisas aconteçam", afirmou Sacchi, destacando o envolvimento do SICEPOT desde as primeiras chuvas. O sindicato tem trabalhado em parceria com o governo estadual, oferecendo sugestões e ideias para que o processo de reconstrução seja o mais eficiente e rápido possível. "Nossa missão é reconstruir o estado em tempo recorde", enfatizou.

UMA NOVA INFRAESTRUTURA

Apesar do entusiasmo e da urgência, o dirigente reconhece que alguns atrasos foram inevitáveis. Questões ambientais e burocráticas, como a atuação do Tribunal de Contas do Estado (TCE), contribuíram para retardar o início das obras maiores. No entanto, o presidente do SICEPOT enfatizou que o governo agiu com rapidez nas ações emergenciais, como a recuperação de cabeceiras de pontes e a instalação de abrigos, enquanto se estruturava para os projetos de maior envergadura.

Para Sacchi, o estado tem condições de se reerguer, e a reconstrução é uma chance para criar uma infraestrutura mais robusta a futuras calamidades. "As obras do Funrigs, inseridas no contexto do Plano Rio Grande – lançado em 17 de maio para mitigar os efeitos da catástrofe climática –, representam não apenas um esforço para voltar ao normal, mas um investimento em um futuro mais seguro para todos os gaúchos."



MAC Engenharia se prepara para o desafio da reconstrução no RS

A MAC Engenharia, com 38 anos de experiência em obras rodoviárias, se posiciona como uma das empresas prontas para atender à alta demanda de reconstrução do Rio Grande do Sul, provocada pelo Plano Rio Grande. A empresa garante ter a estrutura necessária em mão de obra e equipamentos para os desafios que se apresentam, de acordo com o engenheiro Gustavo Firmino.

"A MAC Engenharia possui experiência consolidada, com um quadro de colaboradores plenamente estruturado e capacitado", afirma Firmino. A empresa aposta na combinação entre a expertise dos funcionários mais antigos e a inovação dos jovens recém-chegados, um modelo que, segundo a companhia, permite manter-se sempre em renovação.

Em relação aos recursos humanos, a MAC Engenharia reforça que seu quadro atual já está preparado. A frota de equipamentos, descrita como "atualizada, eficiente e tecnológica", também é considerada suficiente para as demandas. Para garantir o bom funcionamento de seus recursos, a empresa mantém uma Central de Equipamentos (CEQ), responsável pela manutenção e logística de toda a frota. A CEQ assegura que os equipamentos estejam sempre funcionais e com alta produtividade, além de ser responsável pela renovação constante do maquinário.

Gustavo Firmino destaca que a empresa reconhece as complexidades das obras de reconstrução, especialmente em relação à logística e à instabilidade do solo. Para lidar com o transporte de materiais, a MAC está planejando rotas e buscando parcerias com fornecedores locais, com o objetivo de acelerar a execução das obras.

Já para a instabilidade do solo, comum em áreas de deslizamento, a empresa está elaborando projetos executivos detalhados. "Estamos levantando a situação atual do trecho e elaborando os projetos executivos para soluções eficazes e duradouras, com medidas modernas e novas tecnologias", explica o engenheiro. "O objetivo é mitigar a recorrência de problemas similares no futuro."

Causas e soluções

O envelhecimento da população gaúcha é um dos principais motores de um cenário alarmante de escassez de mão de obra qualificada no RS, com o estado registrando a menor taxa de crescimento populacional e o maior percentual de idosos do país, segundo Susana Kakuta, diretora-geral do Sesi/Senai RS e IEL RS. O aumento de 50,4% na população com 60 anos ou mais entre 2010 e 2022, resultando em 20,2% da população total nessa faixa etária, indica que o Rio Grande do Sul está se tornando um dos estados com a população mais envelhecida do Brasil, o que traz uma série de desafios e oportunidades, completa a executiva.

Especialista em inovação, Kakuta também aponta a migração de jovens como um fator agravante. O censo de 2022 mostra que 1,2 milhão de gaúchos nascidos no estado residem em outras unidades da federação. Deste total, cerca de 150 mil têm entre 15 e 29 anos, o que demonstra uma perda líquida de 77,8 mil residentes entre 2017 e 2022.

De outra parte, a diretora-geral do Sesi/Senai RS e IEL RS destaca que programas de transferência de renda, como o Bolsa Família, competem com o mercado formal, especialmente para vagas de baixa



SUSANA KAKUTA, DIRETORA-GERAL DO SESI/SENAI RS E IEL RS

qualificação. O valor médio mensal por família no programa passou de 19% do salário mínimo em 2019 para 48% em 2024, elevando o "salário de reserva" — o valor mínimo que um trabalhador aceita para entrar no mercado. Kakuta enfatiza que a taxa de participação no mercado de trabalho segue abaixo do nível pré-pandemia, especialmente entre aqueles com Ensino Fundamental completo ou Ensino Médio incompleto.

A economia informal também é um desafio. Mesmo com salários mais atrativos, ajustados acima da inflação, as indústrias enfrentam dificuldades para preencher vagas. Esse cenário, somado à automação crescente demandam profissionais mais qualificados, o que torna ainda mais urgente a necessidade de capacitação, ressalta Susana Kakuta em entrevista à INFRA-RS.

Uma questão relevante também trata do desinteresse dos jovens pelo setor industrial. Para ela, esse dado está muitas vezes ligado a uma visão deturpada sobre os cargos de trabalho. Um levantamento nacional do Senai de 2024 mostrou que 43% dos jovens entre 14 e 24 anos têm pouco ou nenhum interesse em cursos técnicos ou profissionalizantes. No entanto, o mesmo estudo revelou que, ao serem expostos a mais informações, 56% dos entrevistados se matriculariam em cursos técnicos.

Diante de um cenário de grandes dificuldades de formação de mão de obra, Kakuta salienta que sua superação irá depender da criação de um ecossistema robusto de formação e inserção profissional, envolvendo a colaboração entre governo, iniciativa privada e instituições de ensino. "A mitigação dessa importante questão depende do empenho de todos os envolvidos com o mesmo propósito", ensina Kakuta.

Carência afeta todos os setores

A escassez de profissionais no Rio Grande do Sul atinge todos os segmentos, mas é mais crítica em atividades industriais intensivas em mão de obra. Na indústria de transformação, 32% dos empresários apontaram a falta de trabalhadores qualificados como o principal obstáculo à produção no final de 2024. A construção civil é outro setor que sofre intensamente com a falta de mão de obra, tanto de baixa quanto de alta qualificação. No segundo trimestre de 2025, a ausência de profissionais qualificados alcançou 43,5% no setor, o maior valor da série histórica.



JOVENS DEMONSTRAM DESINTERESSE PELO SETOR INDUSTRIAL

Educação técnica: prioridade essencial para o futuro do Brasil

Em um cenário de rápidas transformações tecnológicas e automação, a educação técnica emerge como um pilar fundamental para a competitividade do Brasil. Longe de ser uma opção de nicho, a formação técnica se mostra um investimento estratégico na capacidade de adaptação e inovação do país, relata Susana Kakuta. Apesar da importância, os números revelam que o Brasil ainda está atrasado nessa agenda. Apenas 9% dos estudantes brasileiros concluem o Ensino Médio com diploma técnico, um contraste gritante com a média de 38% dos países da OCDE. Nações como Suíça, Áustria e Reino Unido chegam a ter mais de 60% de seus estudantes nessa modalidade, e até mesmo vizinhos como Chile e Argentina nos superam. O baixo investimento também é um entrave. O Brasil destina cerca de US$ 4.100 anuais por aluno à formação técnica, valor que representa menos da metade da média da OCDE, comprometendo a qualidade e a expansão da oferta. A urgência de investir na formação técnica fica clara com a projeção de que mais de 2 milhões de vagas técnicas podem não ser preenchidas no país até 2028. Ao mesmo tempo, iniciativas que unem educação e trabalho mostram resultados promissores.

O programa Jovem Aprendiz, por exemplo, alcançou um recorde de contratações no primeiro semestre de 2025, evidenciando o potencial dessa ponte entre a juventude e o mercado de trabalho. A indústria, por sua vez, demonstra seu compromisso: somente neste segundo semestre, foram mais de 53 mil vagas de Jovem Aprendiz.

A boa notícia é que o Brasil já possui a infraestrutura e a expertise necessárias para avançar. Instituições como Senai e Sesi contam com a capilaridade e o conhecimento técnico para formar profissionais alinhados às novas demandas do mercado.

"A qualificação de jovens talentos não é apenas uma estratégia para o futuro da indústria, mas um caminho de desenvolvimento para o país. Fortalecer a formação técnica é capacitar novas gerações, fortalecer a economia e garantir que o Brasil possa competir e inovar em um mundo em constante mudança", conclui Kakuta.

As iniciativas da Fiergs

Para enfrentar o "apagão de mão de obra", o Sistema Fiergs, através do Sesi e do Senai, está implementando diversas iniciativas. Em parceria com o Exército Brasileiro, o programa + Soldado Cidadão oferece cursos de aperfeiçoamento e qualificação para jovens que cumprem o serviço militar obrigatório. A meta é capacitar 10 mil jovens até 2027. Lançado em junho de 2025, o programa Indústria Acolhedora, em parceria com a ONU, tem como objetivo impactar cerca de 2,4 mil pessoas até julho de 2027, com prioridade para regiões com maior concentração de migrantes e refugiados, como Caxias do Sul, Passo Fundo, Erechim e Vale do Taquari. Até o momento, 467 migrantes se matricularam em cursos ofertados pelo programa. Desse total, 169 já concluíram — os demais estão em andamento. Pioneira no programa, a fabricante de ônibus Comil possui um grupo com dezenas de migrantes venezuelanos em Erechim.

Em parceria com o Instituto Caldeira, o projeto Indústria do Amanhã busca aproximar jovens e startups da indústria para atrair talentos. Em parceria com o governo federal, o Sesi/Senai criou o Seja +Prol para qualificação de jovens e adultos. No âmbito estadual, foi instituída a parceria com a Secretaria de Educação nas trilhas de aprendizagem no Ensino Médio público estadual.

Um novo paradigma

A gestão dos recursos hídricos vem enfrentando grandes desafios no Brasil, especialmente em áreas propensas a estiagens ou a eventos climáticos extremos, como no estado do Rio Grande do Sul. Mesmo assim, as respostas têm sido focadas em ações de emergência e recuperação. No entanto, o cenário atual exige uma mudança de paradigma, diz Cylon Rosa Neto, coordenador de GT Irrigação, do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Fiergs, para quem não é crível, por exemplo, que na cultura da soja, o seu principal insumo de exportação, o RS continue a sofrer perdas da dimensão dos últimos anos de estiagem.

De outro lado, a vulnerabilidade do estado às inundações é uma realidade inescapável, agrega Rosa Neto, que defende a inclusão do Plano Estadual de Segurança Hídrica (PESH) no Funrigs como uma solução proativa a esses eventos. "O plano não se limita a ser uma medida de defesa contra inundações ou secas. Ele é uma estratégia abrangente de uso múltiplo da água, que busca garantir a disponibilidade e a qualidade do recurso para o presente e o futuro", afirma.

Responsável pela elaboração dos Termos de Referência para cada empreendimento, o EIA-RIMA e projeto executivo, o Coinfra listou, além do PESH, as barragens do Passo da Ferraria e do VAC 03 no Rio Vacacaí.

De acordo com Rosa Neto, a estimativa é de que, com investimentos iniciais de cerca de R$ 3 bilhões, as primeiras ações seriam concluídas entre 10 e 15 anos. Todavia, para sua elaboração, é preciso antes investir em projetos de engenharia e licenças prévias conforme proposto ao Funrigs, o que até o momento não foi sinalizado, com expectativa de que ocorra antes do final do prazo estabelecido pela Resolução Funrigs 06/2025, assinala o coordenador Rosa Neto.



GOVERNADOR EDUARDO LEITE EM VISITA ÀS OBRAS DAS BARRAGENS DE USO MÚLTIPLO NA REGIÃO DA CAMPANHA

Barragem do VAC 03

A construção da Barragem do VAC 03 desponta como uma alternativa para a segurança hídrica e o desenvolvimento econômico da região abrangida pela Bacia Hidrográfica dos Rios Vacacaí e Vacacaí-Mirim, que inclui 12 municípios. Com a promessa de impulsionar a agricultura, especialmente as culturas mais afetadas pela estiagem, e garantir o abastecimento urbano, a barragem é vista como um divisor de águas para a sustentabilidade local, diz Letícia Viana Osório, engenheira ambiental e presidente do Comitê de Gerenciamento da Bacia Hidrográfica dos Rios Vacacaí e Vacacaí-Mirim. Segundo ela, a principal bandeira da Barragem do VAC 03 é a revolução na produtividade e rentabilidade agrícola. A maior disponibilidade de água para irrigação promete transformar a realidade de culturas como soja, milho, feijão, tabaco, uva e maçã.

"A irrigação é crucial em períodos de seca, garantindo o desenvolvimento pleno das plantas, a formação de grãos e frutos e, consequentemente, uma colheita mais

A Barragem do Passo da Ferraria

A Barragem do Passo da Ferraria, que ainda depende de estudos e projetos para a definição do local, será um empreendimento com 1.000 metros de comprimento, 35 metros de altura e capacidade para 165 milhões de metros cúbicos de água. Seu objetivo é beneficiar a região do Ponche Verde, tradicionalmente focada na pecuária e, mais recentemente, no cultivo de arroz e da soja.

A barragem garantirá o abastecimento de água para 18.300 hectares de arroz irrigado. A disponibilidade hídrica irá aumentar a produtividade e rentabilidade de culturas como soja, milho, feijão, tabaco, uva, maçã e oliveira, as quais são afetadas pela estiagem, e também permitir a rotação de culturas, diversificando a produção regional e aumentando a segurança alimentar. Além disso, gerar um aumento de 30% na produção em áreas irrigadas, com reflexo direto na economia local, e elevar a produtividade em 20% devido ao fornecimento de água na quantidade e momento ideais para o desenvolvimento das plantas.

Além da agricultura, a barragem beneficiará o abastecimento público e rural. A perenização do rio Santa Maria irá garantir o abastecimento de água para cerca de 90.000 pessoas nas cidades de Dom Pedrito, Rosário do Sul e Cacequi, além de propriedades rurais de Lavras do Sul e São Gabriel. A barragem também funcionará como controle de cheias, protegendo a cidade de Dom Pedrito, que é frequentemente atingida por enchentes. O projeto conta com o apoio da comunidade e de órgãos como o Comitê da Bacia do Rio Santa Maria e a Associação dos Usuários da Água da Bacia do Rio Santa Maria (AUSM), os quais trabalham na gestão e no uso sustentável da água.

Os critérios de prioridade para a irrigação são a distribuição da água por gravidade e a baixo custo. Os estudos e projetos já definem as áreas que serão beneficiadas, estimando uma área de influência indireta de cerca de 100.000 hectares para a rotação de culturas e o plantio de frutas. Os produtores rurais, representados pela AUSM, têm participado ativamente das discussões, apoiando a iniciativa e questionando sobre o andamento dos trabalhos para garantir a perenidade dos benefícios.

robusta e de melhor qualidade", afirma. Isso se traduzirá em menor perda de safra, maior rendimento por hectare e, fundamentalmente, mais lucro para o produtor. Embora os números exatos variem conforme fatores como tipo de solo e condições climáticas, projeções indicam incrementos substanciais na soja e no milho. Em áreas historicamente castigadas pela estiagem, a irrigação pode elevar a produtividade em 20% a 50%, podendo superar esses patamares em anos de seca severa.

A garantia hídrica nos estágios críticos de desenvolvimento dessas culturas, segundo a engenheira, evitará perdas irreversíveis. O feijão, por exemplo, pode apresentar incrementos de produção entre 30% e 60% com a irrigação controlada. Entretanto, segundo ela, benefícios da Barragem do VAC 03 não se estendem apenas para a agricultura, mas igualmente de forma direta no abastecimento de água para as cidades na bacia do Rio Vacacaí e o controle de cheias.





“Se Essa Rua Fosse Minha”

De maneira geral, as ruas dos municípios brasileiros enfrentam uma série de irregularidades. A falta mais visível e recorrente é a má qualidade do pavimento. A presença de buracos, rachaduras e ondulações é a principal reclamação. A grande maioria das calçadas brasileiras é irregular, esburacada e não segue um padrão de acessibilidade, o que prejudica idosos, pessoas com deficiência e mesmo pais com carrinhos de bebê. Elas refletem a complexidade do crescimento urbano no país, misturando questões de infraestrutura, planejamento e gestão de recursos.

Com o objetivo de criar um novo paradigma para as ruas das cidades brasileiras, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) e o Ministério das Cidades lançaram o programa “Se essa rua fosse minha”, o qual remete para uma das cantigas de roda mais populares do folclore brasileiro. A iniciativa, que pretende preencher uma lacuna no cenário atual de desenvolvimento urbano do país, foca na requalificação de ruas, com prioridade para municípios de pequeno porte e com limitações orçamentárias.

Segundo dados do Ministério das Cidades, o Brasil conta com aproximadamente 13,8 milhões de logradouros em áreas urbanas e rurais, distribuídos em seus 5.600 municípios. Desses, 73% possuem até 20 mil habitantes, enfrentando desafios significativos em termos de infraestrutura e orçamento. “Embora existam alguns programas mais específicos para fomentar projetos como iluminação, pavimentação ou mesmo saneamento, o programa ‘Se Essa Rua Fosse Minha’ pretende agrupar um conjunto de intervenções a fim de requalificar ruas de forma a torná-las mais acessíveis, seguras e humanizadas, através de soluções urbanísticas sustentáveis”, explica Carlos Eduardo Lima Jorge, presidente do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da CBIC.

O programa oferece uma variedade de intervenções, as quais vão desde iluminação pública e calçamento até pavimentação, sistemas de drenagem, lazer e arborização. A seleção e adaptação dessas soluções serão customizadas para cada município, levando em conta suas prioridades e potencialidades. “Para cada município, será customizada uma situação, um projeto, dependendo das suas prioridades e de sua potencialidade”, afirma Lima Jorge. A seleção dos municípios ficará a cargo do Ministério das Cidades, por meio de critérios e indicadores a serem desenvolvidos em conjunto com a CBIC.

A viabilização das obras será feita por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e de outros arranjos contratuais previstos em lei. No modelo de PPPs, podem existir casos de Parceria Patrocinada, em que uma parte dos recursos virá do setor público e outra parte

da cobrança de tarifas, ou PPP Administrativa, com recursos exclusivos do poder público e de pagamentos diferidos ao longo do tempo. Um dos pontos centrais em estudo com o Ministério das Cidades é a criação de uma garantia para a contraprestação pública, o que é crucial para a redução dos custos do projeto. O programa também buscará inovar nos meios de pagamento, citando como exemplo os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), um instrumento que tem unido o interesse imobiliário à expansão de obras públicas.



CARLOS EDUARDO: DESAFIO É A BAIXA CAPACIDADE TÉCNICA E GERENCIAL DOS MUNICÍPIOS

DESAFIO

O principal desafio para a execução do programa reside na baixa capacidade técnica e gerencial de grande parte dos municípios brasileiros. Para superar esse obstáculo, o suporte técnico do Ministério das Cidades será essencial. "Nesses casos, será fundamental o apoio técnico do Ministério das Cidades para identificação de prioridades, estruturação de projetos, estudos de viabilidade e mesmo formulação legislativa", ressalta Jorge. A CBIC acredita que a criatividade em alguns projetos poderá contribuir significativamente para sua viabilidade financeira, citando modelos de parcerias já bem-sucedidos em áreas como parques, jardins, escolas e presídios.

Com uma parceria inicial de um ano, a expectativa da CBIC é gerar uma matriz de projetos e modelos sustentáveis sob os pontos de vista legal, jurídico e econômico. Essa matriz deverá ser aplicada em alguns municípios dentro do prazo e, posteriormente, se tornar uma política pública de longo prazo, replicável e passível de aprimoramentos contínuos. O foco prioritário será nos municípios mais carentes de obras e serviços, com menor capacidade econômica.

SELEÇÃO

O processo de seleção dos municípios para os projetos-piloto ainda está sendo construído em conjunto com o Ministério das Cidades. Acredita-se que elementos do PAC Seleções, que consideram inscrições de municípios com foco em crescimento econômico e inclusão social e investimentos em diversas áreas, como mobilidade, possam ser utilizados como base para essa escolha.

Irregularidades comuns na conservação das ruas

Infraestrutura defasada
Muitas cidades brasileiras, especialmente as de pequeno porte (as quais representam a maioria), possuem uma infraestrutura viária antiga e inadequada para as demandas atuais. Isso as torna mais vulneráveis a danos, principalmente por eventos climáticos extremos, como chuvas fortes, que causam alagamentos, buracos, desmoronamentos e prejudicam calçadas e bueiros. Prejuízos em obras públicas devido a esses eventos chegam a bilhões de reais.

Falta de planejamento urbano e crescimento desordenado
O crescimento das cidades, muitas vezes sem planejamento urbano adequado, leva à expansão para áreas periféricas, enquanto os centros urbanos podem sofrer degradação e esvaziamento. A falta de infraestrutura básica em novas áreas e a deterioração de vias em áreas consolidadas são consequências diretas.

Limitação orçamentária e capacidade técnica
Muitos municípios, especialmente os menores, enfrentam sérias limitações orçamentárias e falta de capacidade técnica e gerencial para planejar, executar e manter projetos de infraestrutura urbana de forma eficiente. Isso afeta diretamente a qualidade e a longevidade das ruas.

Problemas ambientais urbanos
A falta de saneamento básico, o descarte incorreto de resíduos, a poluição do ar e da água, e a ocupação irregular de áreas de risco contribuem indiretamente para a deterioração das vias e aumentam a vulnerabilidade das cidades a desastres.

Degradação dos centros urbanos
Observa-se um abandono dos centros urbanos em muitas cidades, com ruas sem movimento, prédios vazios e espaços públicos degradados. Isso é resultado de décadas de planejamento urbano focado em afastamentos e baixa densidade, ignorando a vitalidade comercial e a convivência.

Fepam agiliza licenciamento ambiental para reconstrução e proteção no RS

Com o Rio Grande do Sul ainda empenhado na árdua tarefa da reconstrução após as devastadoras inundações de maio do ano passado, a Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) emergiu como uma peça fundamental nesse processo. Longe de ser apenas um órgão de fiscalização, a Fundação vem atuando como um parceiro estratégico, a fim de garantir que as obras de infraestrutura e recuperação ocorram de forma segura e sustentável, afirma a instituição em entrevista por e-mail à INFRA-RS. Em resposta à calamidade pública causada pelas enchentes de 2024, a Fepam implantou uma série de medidas para flexibilizar e agilizar o licenciamento ambiental de obras emergenciais e de reconstrução. O objetivo é acelerar a retomada das atividades e a criação de novas estruturas de proteção contra cheias, sem deixar de lado a rigorosidade técnica e a análise ambiental, diz o texto enviado à INFRA-RS.

COMO SE DEU A ATUAÇÃO DA FEPAM

A atuação da Fundação ocorreu por meio de diversas normativas, entre instruções e portarias, publicadas em conjunto com a Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema) no Diário Oficial do Estado (DOE). Para projetos de controle de enchentes, como a construção de diques, barragens, bacias de armazenamento e polders, a Fepam publicou a Portaria nº 508/2025. Essa normativa estabelece os procedimentos para o licenciamento ambiental dessas obras, classificadas sob o código CODRAM 3459,00, o qual se refere especificamente a sistemas para controle de enchentes, incluindo: diques, barragens, bacias de armazenamento e polders. Atualmente, o órgão ambiental está analisando quatro processos para este tipo de obra, todos na fase de Licença Prévia com Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Desses, dois são para Santo Antônio da Patrulha e outros dois para Porto Alegre. A Fepam confirmou que esses processos estão sendo tratados de forma prioritária, com uma equipe dedicada para assegurar a agilidade na análise.

DESAFIOS E RIGIDEZ TÉCNICA

Apesar da urgência, a Fepam afirma que enfrenta o desafio de equilibrar a agilidade com a rigorosidade ambiental. Um dos principais obstáculos foi o impacto das enchentes no próprio centro de dados do estado, que afetou os sistemas digitais. No entanto, segundo a Fundação, a equipe técnica tem expertise em atendimento de emergência, o que possibilitou a edição de normativas com base no conhecimento prático para garantir o controle ambiental. A Fepam destacou, ainda, que os critérios de análise para obras de contenção de cheias são os mesmos para outros licenciamentos ambientais. Contudo, um ponto de atenção especial é a questão das ocupações ilegais em algumas das áreas onde essas obras são planejadas.

DRAGAGEM E DESASSOREAMENTO

A Fundação esclareceu que a dragagem para a manutenção de hidrovias já possui autorização prevista em suas Licenças de Operação. Já para cursos d'água superficiais, o desassoreamento pode ser feito pelos municípios, seguindo critérios do Decreto Estadual nº 52701/2015. O material dragado deve ser encaminhado para áreas licenciadas, conforme a Diretriz Técnica Fepam nº 10/2022.

RECONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA

A Portaria Fepam nº 411/2024 dispensa o licenciamento ambiental para a reconstrução ou reforma de infraestruturas danificadas pelas enchentes, desde que sejam feitas no mesmo local. No caso de pontes, a Portaria nº 343/2023 já oferecia essa dispensa.

CENTROS HUMANITÁRIOS E ENERGIA

Para a construção de centros humanitários e a reconstrução de redes de energia elétrica, foram publicadas portarias específicas (nº 429/2024, nº 428/2024 e nº 427/2024), as quais dispensam o licenciamento ambiental, visando ao rápido restabelecimento da vida e dos serviços essenciais.

DESTINAÇÃO DE RESÍDUOS

A Fundação também regulamentou a gestão de resíduos gerados durante a calamidade, autorizando o uso de areia de fundição descartada e madeira como biomassa para queima. Normativas específicas, como a Portaria nº 409/2024, autorizam o recebimento de resíduos em aterros já licenciados.Apesar da celeridade, a Fepam ressaltou que os prazos para a emissão de licenças variam, dependendo da complexidade de cada projeto.

MAC
ENGENHARIA


SC - 120
Curitibanos - São José do Cerrito


Britagem Itaqui/RS


BR - 116/RS
Porto Alegre - Novo Haburgo


RSC - 101
Osório - Tavares



BR - 223
CREMA Passo Fundo


BR - 472/RS
São Borja - Itaqui

Engenharia
Infraestrutura Rodoviária
Britagem e Usinagem
Equipamentos

Tel: (51) 4009-9600
E-mail: mac@maceng.com.br
Sede: Porto Alegre/RS
Rua Dr. João Inácio, 1530, São João



Enfraquecimento de agências reguladoras afasta investimentos no país

As agências reguladoras no Brasil enfrentam um cenário de enfraquecimento que compromete tanto a qualidade dos serviços públicos quanto o ambiente de negócios, além de sua atuação para a estabilidade do mercado e a proteção do consumidor. A redução de orçamentos e a diminuição de pessoal nas agências reguladoras têm um impacto direto e negativo na população, convergem o ex-presidente da Agergs Luiz Afonso Senna e o advogado especialista em concessões Fernando Vernalha.

"Sem recursos e pessoal suficientes, elas ficam impossibilitadas de realizar suas funções de forma eficaz", diz Vernalha. Ele observa que "aferir o cumprimento de obrigações importantes da concessionária, como metas e indicadores de desempenho", torna-se inviável, assim como o processamento de reclamações dos usuários. Senna complementa, afirmando que a falta de fiscalização pode levar ao acúmulo de irregularidades, resultando em "atrasos em serviços e até mesmo implicar em preços maiores". O resultado final é um serviço de pior qualidade e mais caro para o consumidor. O enfraquecimento regulatório vai além do impacto imediato no consumidor. Senna e Vernalha apontam que ele cria um ambiente de incerteza que afasta investimentos privados, essenciais para o desenvolvimento da infraestrutura do país.

Senna ressalta que um "ambiente regulatório instável" adiciona riscos aos já altos custos de se investir no Brasil. Isso pode fazer com que os "necessários investimentos privados muito provavelmente deixarão de vir". Para Vernalha, a "segurança jurídica e regulatória" é fundamental para atrair investidores de longo prazo. Ele argumenta que quanto maior a incerteza, maior o custo financeiro e a taxa de risco para os investidores, o que encarece o investimento para o país.

O ex-presidente da Agergs afirma que tanto a esquerda quanto a direita têm agido para inviabilizar a independência das agências. Ele explica que os governos têm dificuldade em entender que as agências devem funcionar como "órgãos de Estado" e não "de governo", garantindo a continuidade de contratos de longo prazo que transcendem mandatos políticos. Senna também critica a falta de um projeto estratégico de longo prazo para o país, o que ele atribui à miopia de lideranças



políticas e empresariais focadas em questões de curto prazo. Vernalha complementa, observando que os governos, "sejam eles de esquerda ou de direita, não têm convivido muito bem com as agências reguladoras, dada a sua independência". Ele aponta para o fenômeno do "populismo tarifário" como um exemplo de interferência política que descredibiliza a regulação. Para ele, o enfraquecimento das agências representa uma perda de poder político para os governos, mesmo que signifique o fortalecimento de políticas de Estado.

Para reverter o quadro, os especialistas sugerem ações diretas e focadas. Luiz Afonso Senna propõe a recomposição dos orçamentos das agências, assegurando que não podem ser contingenciados. Além disso, ele defende a nomeação de dirigentes técnicos e independentes, que atuem de forma equidistante de interesses específicos.

Fernando Vernalha também destaca a importância de um "orçamento condizente" e de "quadros qualificados e em número suficiente". Ele adiciona um ponto crucial: a necessidade de as agências atuarem com imparcialidade, livres de interferências políticas, mas também de outros órgãos, como Tribunais de Contas, que, segundo ele, têm invadido o "espaço do regulador" e interferido em decisões de cunho técnico.

Ambos concordam que, embora o histórico das agências no Brasil não tenha sido ideal, ainda há a esperança de que os "melhores dias das agências estão no futuro", como afirma Senna, desde que as medidas necessárias para fortalecer sua autonomia e capacidade técnica sejam implementadas.

"É preciso considerar que o Brasil ostenta neste momento um programa robusto de concessão e PPPs. Diversos leilões ocorreram nos últimos anos e muitos ocorrerão nos próximos, dado o tamanho da nossa carteira de projetos. Logo, era esperado que esse orçamento crescesse e não diminuísse, dado que a expansão do programa de concessões demandará maior atuação das agências reguladoras", ressalta Vernalha.

Além disso, ele destaca a importância de as agências atuarem com imparcialidade regulatória, livres não apenas da captura política dos governos de plantão, mas também da interferência de órgãos reguladores no que diz respeito ao conteúdo técnico da regulação. "Temos assistido a uma crescente interferência de Tribunais de Contas, por exemplo, nas decisões de cunho técnico das agências, o que vem gradativamente desqualificando a sua função regulatória. Os Tribunais de Contas, assim como o próprio Poder Judiciário podem e devem atuar quando houver ilegalidade nos atos das agências. Mas não devem invadir o espaço do regulador, abstendo-se de interferir naquelas decisões de cunho técnico", conclui.

BECK DE SOUZA®
ENGENHARIA

FZ
construções
comércio e transportes ltda

ICCILA | 50 ANOS

J.Bastian
engenharia
10 anos

MAC
ENGENHARIA

pavesys
ENGENHARIA DE PAVIMENTOS

PLANATERRA
TERRAPLENAGEM & PAVIMENTAÇÃO

RGS
ENGENHARIA

SOGEL
CONSTRUTORA

TONIOLO, BUSNELLO
TÚNEIS, TERRAPLENAGENS E PAVIMENTAÇÕES

70+ ANOS

