

INFRA-RS 13

EDIÇÃO 2026
JUN JUL AGO

ENGENHARIA DE PONTA EM RIO GRANDE

CEEE Equatorial utiliza tecnologia subaquática
de alta performance em interligação entre cidades

A indústria aponta
os caminhos.

O Rota FIERGS ajuda a construí-los.

Criado com o objetivo de aproximar a indústria gaúcha das decisões estratégicas da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS), o programa Rota FIERGS consolidou, ao longo de 2025, uma ampla agenda de prioridades voltada ao desenvolvimento econômico e à modernização da infraestrutura do estado.

A iniciativa percorreu mais de 3,5 mil quilômetros, passando por 10 regiões do Rio Grande do Sul e reunindo mais de 1,5 mil participantes. **O resultado foi a identificação de 52 demandas consideradas prioritárias para os 497 municípios gaúchos.**

Idealizado na gestão do presidente Claudio Bier, o programa busca ampliar a presença institucional da FIERGS no interior e fortalecer o atendimento às mais de 52 mil indústrias do estado, com atenção especial às pequenas e médias empresas.

Em 2026, seguimos na estrada, ouvindo a indústria e construindo soluções para o futuro do Rio Grande do Sul.



Mais perto de quem
move o Rio Grande

Sistema
FIERGS
SESI | SENAI | IEL | CIERGS

RS acelera reconstrução de rodovias e pontes

Muita gente, no RS, reclama do processo de reconstrução da infraestrutura de transportes afetada pelas inundações de maio de 2024. Todavia, o que à primeira vista parece uma execução morosa, na realidade é outra. O impacto inicial das enchentes demandou do poder público e do mercado privado uma agilidade de processos inédita. Dados o gigantismo da catástrofe e a rigidez natural da máquina estatal, o chamado Plano Rio Grande no setor de transportes, de R\$ 3,1 bilhões em obras, converteu-se em um modelo de contratação integrada, desenhado para acelerar o ritmo das entregas, cumprindo rigorosamente todos os dispositivos legais.

Nenhum dos lados estava plenamente preparado para um cenário dessa magnitude; faltavam braços e quadros técnicos qualificados no mercado. Ao assumirem os mais de 30 lotes licitados, as construtoras gaúchas iniciaram imediatamente os trabalhos. O primeiro grande gargalo técnico residiu na elaboração simultânea dos projetos básicos e executivos. O estado nunca havia demandado essas duas etapas ao mesmo tempo nesta escala, gerando um desafio monumental de mão de obra e de entendimento regulatório para entregar os estudos no prazo proposto de 90 dias — uma velocidade considerada impensável para os padrões tradicionais do Brasil.

O esforço conjunto quebrou o ceticismo: hoje, o cronograma já registra R\$ 1 bilhão em obras em andamento e outros R\$ 2,5 bilhões projetados para performance ao longo do ano.

Embora o cronograma esteja em linha, o intervalo de tempo entre o colapso inicial e a execução visível das obras — que costuma gerar questionamentos na sociedade — reflete a complexidade jurídica do processo. Criar uma base legal segura e definir o modelo de contratação menos doloroso para o estado exigiram tempo de maturação.

Nesse cenário, as empresas assumiram um papel de protagonismo que vai além da engenharia: elas operam como financiadoras da reconstrução. O setor privado é responsável por alavancar as obras nos meses iniciais, aportando capital próprio para a compra imediata de equipamentos pesados, contratação de mão de obra e aquisição antecipada de insumos críticos, como cimento e aço. O reembolso dessas despesas pelo estado ocorre apenas meses após a medição dos serviços executados.

Trata-se de um esforço financeiro severo para um segmento, que já vinha fragilizado pelos reflexos econômicos da pandemia, pela Guerra da Ucrânia e agora pelo consequente aumento dos combustíveis. Atualmente, novos eventos de força maior, como as tensões geopolíticas envolvendo o Irã, voltam a pressionar o preço do petróleo e o custo dos transportes, exigindo discussões permanentes de realinhamento junto à Secretaria de Logística e Transportes para garantir o equilíbrio econômico dos contratos e o sucesso das obras.



“

**AS EMPRESAS
ASSUMIRAM UM PAPEL
DE PROTAGONISMO
QUE VAI ALÉM DA
ENGENHARIA: ELAS
OPERAM COMO
FINANCIADORAS DA
RECONSTRUÇÃO.**

”

Rafael Sacchi

PRESIDENTE DO SICEPOT-RS



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

Diretoria GESTÃO 2025/2027 (Atual)

Presidente

Rafael Sacchi

Vice-Presidente Técnico

Luciano Busnello Amorim

Vice-Presidente Administrativo-Financeiro

Nilton 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 Jundiáí, 2200/608

Porto Alegre

WhatsApp: 51.99918.7460

S U M Á R I O

PLANO RIO GRANDE

RS mantém ritmo de investimentos com
R\$ 1 bilhão de obras em construção

06

BLOCO 2 DAS CONCESSÕES DO RS

Ausência de interessados
alerta o governo

08

CONCESSÕES

A ascensão global nas
rodovias brasileiras

10

ENGENHARIA DE PONTA

CEEE Equatorial utiliza tecnologia de alta performance
na interligação Rio Grande-São José do Norte

12

SANEAMENTO

Como a Ageos vê a
atuação da Corsan

14

REFORMA TRIBUTÁRIA

2026: um ano-chave

16

EVENTO

União da FIIC a favor do combate mundial
aos déficits de infraestrutura e moradia

18

INVESTIMENTO

Megaprojeto em xeque

19

Engenharia com Sustentabilidade
Engineering and Sustainability



Bourscheid Engenharia e Meio Ambiente

Há 50 anos construindo caminhos.

Há 50 anos, a Bourscheid Engenharia e Meio Ambiente constrói muito mais do que obras e projetos: constrói caminhos que aproximam pessoas, comunidades e oportunidades. Ao longo de sua trajetória, a empresa consolidou sua atuação com compromisso, responsabilidade e visão de futuro, contribuindo para o desenvolvimento sustentável e para a transformação de realidades. Cada estrada, ponte, projeto ambiental e parceria firmada representa a conexão entre passado, presente e futuro, unindo técnica, confiança e cuidado com o meio ambiente.



Infraestrutura: o redesenho estratégico do RS

O Rio Grande do Sul vive um momento incomum em sua história recente no que tange ao desenvolvimento e à reestruturação de sua infraestrutura logística. Sob a gestão da Secretaria de Logística e Transportes (Selt-RS) e impulsionado pelo Fundo do Plano de Reconstrução do Estado (Funrigs), o território gaúcho passa por uma transformação estrutural conduzida sob metas claras e cronogramas rigorosos. Dos R\$ 3,1 bilhões em obras contratadas pelo plano de reconstrução, R\$ 1 bilhão já está fisicamente nos trechos desde abril deste ano. A projeção técnica aponta que, até a metade do ano, 100% dos projetos executivos homologados estarão com máquinas na pista, convertendo as rodovias gaúchas em um complexo de obras sem precedentes.

De acordo com o titular da Selt-RS, Clóvis Magalhães, o cenário atual supera os fluxos burocráticos tradicionais. O montante de R\$ 1 bilhão já em execução ativa opera sob o modelo de contratação integrada, o que confere máxima agilidade às construtoras parceiras, as quais já realizam as intervenções de forma acelerada. Os indicadores financeiros comprovam a aceleração da curva de investimentos. Somente em março de 2026, mais de R\$ 100 milhões foram efetivamente executados, liquidados e pagos às frentes de trabalho. Esse dado sinaliza o comportamento exponencial do cronograma: a estimativa governamental assegura que, até a metade deste ano, a totalidade das obras

com projeto executivo aprovado estará simultaneamente em pista.

“Estamos enfrentando um desafio de proporções inéditas, que exige confiança e uma dedicação que extrapola a rotina administrativa comum”, avalia Magalhães. “Gerir um volume de R\$ 3,1 bilhões de investimentos em um curto espaço de tempo, sob regras rigorosas e fiscalização constante, tornou-se o exercício cotidiano da nossa gestão.” O secretário faz questão de sublinhar que a atual capacidade de investimento do Rio Grande do Sul não decorre do acaso. Ela é o resultado direto de um severo esforço fiscal e da responsabilidade administrativa implementada pelas gestões lideradas pelo governador

Eduardo Leite. Essa consolidação financeira conferiu ao estado a saúde de caixa necessária para estruturar aportes globais da ordem de R\$ 15 bilhões, vitais para fazer frente às severas calamidades climáticas que assolaram o território gaúcho em 2024, afirma Magalhães.

LISURA PÚBLICA

Ao rebater críticas que apontam suposta lentidão nas obras de reconstrução, Magalhães ponderou que a engenharia de alta complexidade e a lisura pública demandam segurança jurídica. “Diferentemente do que o senso comum pode sugerir — de que dois anos seriam tempo suficiente para soluções ‘mágicas’ —, desenvolvemos respostas em tempo recorde. São decisões complexas que envolvem recursos públicos, os quais possuem regras contratuais rígidas e dependem de fatores do cenário global que não estavam previstos, mas que estamos ajustando com segurança jurídica e técnica.”

Para assegurar a governança e a blindagem de cada centavo investido, a Secretaria implementou um sistema de controle tecnológico baseado em TI. A ferramenta realiza uma aferição quinzenal detalhada, lote a lote, com monitoramento semanal da execução das metas contratuais. O processo inclui auditoria visual por meio de relatórios fotográficos periódicos, enviados diretamente pelas empresas executoras, o que assegura rastreabilidade absoluta e transparência em tempo real.

R\$ 3,1 BI

investidos em obras
contratadas pelo Plano
de Reconstrução

R\$ 1 BI

investidos em obras que
já estão em construção
no Rio Grande do Sul

R\$ 100

milhões foram efetivamente
executados em março

Ameaça de El Niño não afeta cronograma

À pergunta sobre as projeções de especialistas do clima que alertam sobre a incidência do fenômeno El Niño no RS, com o pico previsto para os meses de outubro e novembro próximos, Magalhães reforçou que as etapas de trabalho dos 32 lotes de rodovias e 16 pontes do Funrigs seguem de acordo com o planejamento técnico estipulado em relação ao cronograma de serviços, fiscalização e supervisão de cada obra. “Independentemente da incidência ou não do fenômeno El Niño no estado, não é possível mensurar, neste momento, possíveis impactos futuros à infraestrutura viária do Rio Grande do Sul”, declara. De acordo com o Centro de Monitoramento da Defesa Civil do estado, os dados mais recentes dos modelos meteorológicos indicam um rápido aquecimento do Oceano Pacífico, elevando para 83% a probabilidade de a temperatura no Pacífico atingir entre 1,5°C e 2°C acima da média, o que caracterizaria um evento de intensidade comparável ao El Niño de 2015/2016.

A temperatura do Pacífico saltou de -0,4°C no final de 2025 para 0,5°C já em maio deste ano, patamar que caracteriza o início da formação do El Niño. Além disso, o aquecimento anômalo do Oceano Atlântico aumenta a probabilidade de formação de frentes frias e ciclones extratropicais, fator que pode potencializar os impactos a partir do segundo semestre de 2026, diz a nota enviada à INFRA-RS.

Conforme a meteorologista da Defesa Civil, Cátia Valente, a partir das condições oceânicas atuais, o cenário, neste momento, é semelhante ao observado em 2023, embora ainda passível de alteração, passado o período de transição do outono. “O El Niño sozinho não permite afirmar que eventos climáticos extremos ocorrerão. As consequências dependem da combinação com outros fatores, como bloqueios atmosféricos e frentes estacionárias, cuja previsão com meses de antecedência não é possível”, completa Valente.

ERS-348, UMA DAS PRINCIPAIS OBRAS DE RECONSTRUÇÃO DO PLANO RIO GRANDE



Ausência de interessados alerta o governo

A ausência de interessados na concessão do Bloco 2 de rodovias colocou em xeque o cronograma de investimentos esperado para o Rio Grande do Sul. Segundo o presidente do SICEPO-RS, Rafael Sacchi, quando do lançamento dos blocos de concessões, o setor alertou o governo com relação ao risco de frustração, de não haver interessados por conta do mal dimensionamento do CAPEX, o investimento que se faz na rodovia.

Em sua opinião, as modelagens que o BNDES vem fazendo apresentam defasagens nos CAPEX significativas. “O BNDES é ótimo em modelagem econômica e financeira, mas não entra na raiz da técnica da engenharia e isso tem prejudicado vários leilões ao longo do país”, acrescenta.

BNDES

Diz Sacchi que quando o governo traz o BNDES ao jogo, traz como verdade absoluta os parâmetros que ele utiliza em função do sistema Sicro, que é gerido pelo DNIT. Ocorre que esse sistema tem uma produtividade extremamente alta e uma complexidade muito grande.

“Nesse sentido, nós havíamos alertado o governo que era muito importante estudar o CAPEX desses blocos em concessão. Em nossos estudos chegamos a um cálculo de praticamente o dobro do investimento anunciado, de R\$ 6 bilhões, nós chegamos a um cálculo superior a R\$ 10 bilhões para o bloco 2. Também não éramos favoráveis a inclusão de R\$ 1,5 bilhão como contrapartida do gover-

no para subsidiar as tarifas, uma vez que essas obras poderiam ter sido contratadas pelo Daer. Quando o governo coloca uma outorga que ele pagará ao vencedor, isso acende o farol privado no sentido de que pode haver um erro muito grotesco no dimensionamento do CAPEX. Para o governo fazer isso, quer dizer que a conta ao natural não fecharia. Isso acendeu um alerta e fez com que as empresas estudassem mais profundamente o tanto o CAPEX como o OPEX”.

CAPEX

Para o presidente do SICEPO-T-RS, o que o governo deveria ter feito é aumentar o CAPEX para a realidade ou diminuir o escopo da concessão, porque ele incluiu além do que deveria. “Isso ocorreu porque o governador quer duplicar a 118 dentro da concessão, além de melhorias estruturais dos lotes atingidos, o que não somos favoráveis.

O que deveria ser feito é pegar o valor de R\$ 1,5 bilhão e botar na mão do Daer para licitar a duplicação da 118, depois entrar somente com a manutenção da rodovia na concessão, em um processo apartado”.

“O fato é que o processo de concessões é válido, porém, transcende ao nível de conhecimento do governo. O fato é que as primeiras concessões rodoviárias do Brasil nasceram no governo Antônio Britto, em 1998, com empresas gaúchas. Por isso, o setor conhece bem o assunto concessões e poderia ter somado mais se tivesse sido consultado e mais ouvido nesse processo”.

Marca histórica

Uma vez somados os blocos 1 e 2, o Rio Grande do Sul deverá atingir uma marca histórica na gestão de sua infraestrutura de transportes. Se o cronograma atual de concessões do governo do estado para este ano for integralmente cumprido, a malha de rodovias estaduais sob administração privada alcançará o total de 1.344,9 quilômetros, excetuando-se as rodovias sob domínio federal operadas pela CCR Via Sul. Esse volume expressivo divide-se em duas frentes principais de modelagem contratual e operacional. A maior parte integra o chamado Novo Bloco de Concessões do Modelo RS, que totaliza 1.140,4 quilômetros estruturados recentemente pelo governo gaúcho e que utilizam ou migrarão para o sistema de Free Flow. Esse novo modelo está subdividido em três áreas: o Bloco 1 (Metropolitana/Litoral), com 454 quilômetros e que inclui o projeto da futura ERS-010; o Bloco 2 (Vale do Taquari/Norte), abrangendo 414,9 quilômetros; e o Bloco 3 (Serra Gaúcha), que conta com 271,5 quilômetros geridos pela concessionária CSG (Caminhos da Serra Gaúcha).



A CONCESSÃO DA CSG, DE 271,5 KM, TEM UMA DURAÇÃO PREVISTA DE 30 ANOS E PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 4,6 BILHÕES

Malha rodoviária do RS sofre com insuficiência crônica

Mesmo com as concessões do governo de Eduardo Leite, a malha rodoviária do Rio Grande do Sul vive um cenário de insuficiência crônica que compromete a competitividade da economia gaúcha frente ao restante do Brasil. A avaliação é do professor Luiz Afonso Senna, um dos principais especialistas em infraestrutura de transportes do país.

Em análise sobre o atual panorama das concessões estaduais, a pedido de INFRA-RS, Senna alerta que os blocos já concedidos — que cobrem cerca de 12% da malha total, mas concentram mais de 16% das vias pavimentadas e os eixos de maior fluxo econômico — representam apenas o “pontapé inicial” de um longo processo de recuperação. “O Rio Grande do Sul transporta uma economia complexa sobre uma infraestrutura rodoviária ainda estreita”, afirma o professor, destacando que o estado possui menos de 1.000 km de rodovias duplicadas, em comparação gritante com os mais de 11.000 km do estado de São Paulo. Conforme ele, a baixa extensão de pistas du-

plas é “uma das expressões mais visíveis do atraso acumulado em planejamento, financiamento e continuidade institucional”.

Em relação à opção do estado pelas concessões, Senna defende que o governo estadual agiu com o pragmatismo necessário diante da escassez de recursos públicos. “A outra alternativa seria utilizar recursos do Tesouro do Estado. Todos sabem, contudo, que o orçamento público é insuficiente para atender a todas as necessidades da sociedade gaúcha”, pontua. Senna critica a resistência política e cultural que ainda cerca o tema no estado, cunhando a expressão “custo Rio Grande” para definir os entraves criados por debates ideológicos locais.

“Enquanto no RS se discute se devemos ou não ter rodovias concedidas, espantando os investidores, outros estados avançam em escala cada vez maior. O Paraná, por exemplo, terá nos próximos anos investimentos de cerca de R\$ 60 bilhões em rodovias federais e estaduais integradas — o que é impensável por aqui, porque as forças do atraso se encarregam de inviabilizar.”

A ascensão global nas rodovias brasileiras

O mercado brasileiro de concessões rodoviárias passa por uma transformação estrutural profunda, consolidando neste ano uma clara mudança de paradigma: o controle dos ativos logísticos migrou definitivamente das “construtoras que constroem” para as “gestoras de ativos que operam”. Esse avanço do capital internacional e de plataformas híbridas de investimento reconfigurou as forças do setor, empurrando o modelo de controle 100% nacional para nichos específicos e de caráter mais regional.

A entrada de holdings internacionais consolidou o modelo de “gestora de ativos”, que prioriza o retorno financeiro de longo prazo sobre a execução pura de obras civis, trazendo padrões globais de eficiência e governança.

Muitos dos novos lotes leiloados são arrematados por gestoras estruturadas como plataformas financeiras, capazes de acessar o capital global a custos significativamente menores do que as antigas empreiteiras brasileiras. O modelo opera fortemente por meio de Sociedades de Propósito Específico (SPEs).

Esse ecossistema financeiro também avança sobre corredores de escoamento agrícola, como na BR-364 (RO), na Rota Agro Norte, onde o controle acionário é frequentemente compartilhado entre essas gestoras globais e construtoras locais.

Mesmo as maiores operadoras em extensão no país, tradi-



CCR É UMA DAS CONCESSIONÁRIAS DE CAPITAL ABERTO

GRUPOS DE CONTROLE ESTRANGEIRO DIRETO

- Abertis (Espanha/Global)
- Arteris (joint venture entre a Abertis e o Brookfield – Canadá)

PLATAFORMAS HÍBRIDAS

- Pátria Investimentos
- Way Brasil

PLATAFORMAS DE CAPITAL ABERTO

- EcoRodovias
- CCR

cionalmente vistas como a “cara” das concessões nacionais, hoje respondem a uma lógica de governança ditada pelo mercado financeiro internacional, com bases acionárias pulverizadas nas bolsas de valores.

Diante do apetite internacional, o conceito de “capital 100% nacional” tornou-se uma definição técnica rarefeita. Devido à necessidade de escala financeira (Capex), a maioria das empresas brasileiras precisou abrir capital, fundir-se ou emitir debêntures, abrindo as portas para o exterior. Legalmente, a maioria das multinacionais opera via CNPJs locais, fazendo com que a “nacionalidade” real do projeto seja definida por quem detém a soberania sobre o poder de voto e investimento, e não pela origem de cada real investido no asfalto.

Ainda assim, o controle majori-



LOTE 5 DA CONCESSÃO DO PARANÁ

tariamente nacional e a gestão do dia a dia resistem em dois nichos específicos: grupos regionais focados em lotes de médio porte que não atraem o interesse imediato das gigantes globais, mantêm estruturas controladas por famílias empresariais brasileiras ou grupos de engenharia, frequentemente apoiados por bancos de fomento.

VOLUME ACUMULADO

O volume acumulado de investimentos realizados pela iniciativa privada no setor de concessões de rodovias no Brasil, desde o início do programa em meados da década de 1990, ultrapassa a marca de R\$ 220 bilhões em valores nominais históricos e atualizados.

O segmento atravessa o maior ciclo de concessões de sua história. Somente o ano de 2024 registrou um recorde anual de R\$ 20 bilhões aplicados pelas concessionárias na infraestrutura viária. Atualmente, a malha concedida no país já supera os 30 mil quilômetros operados pela iniciativa privada.

ABCR

O avanço de grupos e fundos internacionais nas concessões rodoviárias brasileiras reflete a maior complexidade dos projetos e o rigor regulatório dos editais, que passaram a exigir capital social elevado e garantias robustas para evitar quebras de contrato. Segundo Marco Aurélio Barcelos,

presidente da ABCR, esse cenário, somado aos juros altos, reduziu o fôlego das empresas nacionais de médio porte e atraiu o capital externo.

Embora veja a chegada dos players estrangeiros como positiva para acirrar a concorrência e acelerar a modernização da malha, Barcelos defende que o déficit logístico do país garante espaço para investidores de todos os portes. Para equilibrar a segurança jurídica com a competitividade e reinserir a engenharia nacional nos leilões, ele propõe o debate sobre novos modelos, como a divisão de projetos em lotes menores e a adoção de "concessões light", reafirmando o dinamismo e a robustez do programa rodoviário brasileiro.

CEEE Equatorial acelera interligação no sul do RS

A CEEE Equatorial entrou na etapa final de uma das obras de infraestrutura energética mais complexas do Rio Grande do Sul: a interligação subaquática entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, através da Lagoa dos Patos. Com um aporte superior a R\$ 43 milhões, o empreendimento amplia a confiabilidade e a capacidade do sistema elétrico regional e assegura o atendimento à crescente demanda local.

Iniciada em 27 de fevereiro, a obra tinha previsão de energização para o final de maio deste ano. Ao término dos trabalhos, São José do Norte passará a contar com três fontes distintas de fornecimento de energia, reduzindo significativamente o risco de interrupções e beneficiando diretamente mais de 26 mil moradores.

ENGENHARIA DE ALTA COMPLEXIDADE E LOGÍSTICA NAVAL

A fase crítica da operação ocorreu em março, com o lançamento de dois circuitos de cabos blindados e ecológicos ao longo de 3,9 quilômetros no leito da lagoa. O projeto traz, ainda, uma estrutura de fibra ótica integrada ao trecho subaquático.

A execução e a logística do projeto de engenharia ficaram a cargo da multinacional italiana Prysmian, a maior fabricante de cabos do mundo. A fase preparatória incluiu um rigoroso estudo preliminar conhecido como DTS (*Desktop Study / Desktop Survey*), o qual analisou dados geológicos, meteorológicos e cartas náuticas da região antes do começo das intervenções em campo.

A operação envolveu uma robusta estrutura logística e técnica. Os cabos foram fabricados no Espírito Santo, transportados até o Rio de Janeiro e de lá embarcados em uma balsa especializada de grande porte, medindo aproximadamente 75 metros de comprimento por 24,5 metros de largura (cerca de 1.800 m² de área de convés). A balsa operou equipada com oito guinchos de posicionamento, além de embarcações de apoio técnico e câmaras hiperbá-

cas para a segurança das equipes de mergulho.

Além dos eletricitistas de linha viva da distribuidora, o canteiro mobilizou mais de 30 técnicos especializados, engenheiros navais, operadores de DGPS (*GPS Diferencial* para garantir precisão centimétrica no alinhamento dos cabos) e seis mergulhadores de profundidade. Toda a equipe passou por treinamentos específicos de segurança para mitigar os riscos de atividade subaquática com redes de alta tensão.

Para viabilizar os 3,9 km de lançamento sem impactar as operações logísticas da região, a ancoragem e o tráfego de embarcações foram coordenados junto à Autoridade Portuária e contaram com a devida liberação do práctico, garantindo a segurança da navegação em direção ao Porto de Rio Grande.

A fim de assegurar a proteção mecânica e a segurança da instalação, os cabos estão sendo enterrados no leito da lagoa, etapa que teve sua conclusão prevista para o início de maio.

Segundo o executivo de Obras da CEEE Equatorial, Fabrício De Mari, os trabalhos técnicos concentram-se agora na finalização das cabines de transição, estruturas responsáveis por conectar o sistema que corre sob a água com a rede aérea de distribuição.

Simultaneamente, a ampliação da Subestação Rio Grande 2 — parte essencial do escopo do projeto — já foi concluída. A unidade recebeu um novo transformador de força de 20 MVA de potência (69/23 kV) e dois novos alimentadores de 23 kV, preparando a infraestrutura de transmissão para o incremento da carga.

O POTENCIAL LOGÍSTICO E ENERGÉTICO DE SÃO JOSÉ DO NORTE

O grande desafio histórico da região sempre foi lidar com a volatilidade desses ciclos industriais e com as limitações estruturais que impediam a atração de outras indústrias correlatas.

São José do Norte abriga o Estaleiro EBR (Estaleiros do Brasil), um dos maiores complexos de engenharia *offshore* do país.



A EXECUÇÃO E A LOGÍSTICA DO PROJETO DE ENGENHARIA FICARAM A CARGO DA MULTINACIONAL ITALIANA PRYSMIAN, A MAIOR FABRICANTE DE CABOS DO MUNDO

O EBR é o principal motor de geração de empregos e atração de investimentos indiretos na cidade, focando no setor de óleo e gás. O cenário futuro do município está diretamente ligado à capacidade do estaleiro de atrair novos contratos de integração de módulos para plataformas flutuantes. Nos períodos de pico de grandes projetos, o estaleiro chega a empregar diretamente entre 3.000 e 5.000 profissionais, além de gerar milhares de vagas indiretas na cadeia de fornecedores.

A proximidade e a conexão hidroviária com o Porto do Rio Grande posicionam São José do Norte como uma área de expansão natural para retroáreas portuárias e distritos industriais voltados à logística e movimentação de cargas na região sul do estado.

A posição geográfica do município o coloca no radar dos maiores projetos de transição energética do Brasil.

O complexo lagunar e a costa de São José do

Norte possuem um dos melhores índices de ventos do país. Existem projetos em fase de licenciamento ambiental (Ibama) para parques eólicos marítimos na região. A infraestrutura que está sendo criada com a nova interligação subaquática facilita o escoamento futuro de energia gerada localmente.

O plano estratégico do governo do Rio Grande do Sul para o desenvolvimento do polo de Hidrogênio Verde tem o Porto de Rio Grande e o entorno da Lagoa dos Patos como áreas prioritárias, o que pode respingar investimentos de grande porte em São José do Norte em médio e longo prazos.

O estaleiro é uma peça-chave para as finanças da prefeitura de São José do Norte. A prestação de serviços de engenharia dentro do complexo gera um volume expressivo de ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza). Essa receita robusta confere ao município maior capacidade de investimento em saúde, educação e infraestrutura urbana.

Como a Ageos vê a atuação da Corsan no RS

Três anos após a privatização da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), adquirida pela empresa privada Aegea, o mercado de engenharia de saneamento do Rio Grande do Sul vive uma realidade de expectativas frustradas.

O prometido boom de contratos, projetos e obras que impulsionaria o setor privado local deu lugar a um cenário de retração contratual, subaproveitamento da engenharia gaúcha e preocupação com a sustentabilidade financeira das empresas da região.

Pelo menos essa é a opinião de Silvio Salazar, presidente da Associação Gaúcha de Empresas de Engenharia de Saneamento (Ageos). Em entrevista à INFRA-RS, o dirigente traçou um diagnóstico contundente sobre a atual conjuntura do setor no estado. Além de apontar o ritmo lento na execução física das obras de esgotamento sanitário, ele reporta falhas estruturais na fiscalização regulatória e nos modelos de contratação adotados pela concessionária.

RELAÇÃO

Para Salazar, a transição do controle da Corsan do ambiente público para o privado alterou profundamente a dinâmica de mercado. Segundo ele, a substituição das tradicionais licitações públicas por negociações diretas entre entes privados reduziu drasticamente o volume de negócios para as empresas associadas à Ageos nos últimos três anos.

“A evolução que ocorreu foi, na realidade, uma mudança na relação de contratação. A relação contratual entre a Corsan/Aegea e as empresas da Ageos diminuiu muito”, lamenta seu presidente. “Infelizmente, isso contraria a expectativa que tínhamos de mais contratos de serviços, projetos e obras para o nosso setor.”

Embora reconheça a introdução de novos padrões de governança corporativa típicos do do segmento privado, Salazar rebate a tese de que as exigências técnicas aumentaram após a desestatização. Ele lembra que a Corsan pública já operava sob rigorosos critérios técnicos. O problema atual, aponta, reside na fase de seleção dos prestadores de serviço.



A entidade identifica uma flexibilização perigosa na qualificação das empreiteiras na fase de contratação, sobretudo em obras de esgotamento sanitário. “Nossa engenharia tem expertise e está sendo subaproveitada em detrimento de contratações por preços que entendemos inexequíveis”, adverte.

Para Salazar, o maior desafio imediato do setor é estabelecer uma mesa de diálogo com a Corsan/Aegea para ajustar um novo modelo de contratação. O objetivo é duplo: garantir a qualidade técnica das obras de infraestrutura e preservar a saúde financeira das empresas de engenharia gaúchas.

RITMO LENTO DE OBRAS

Sobre o andamento dos planos de investimento anunciados pela Aegea, o líder setorial classificou o avanço físico das obras de engenharia como “lento”. O progresso é visível em apenas alguns municípios-polo, enquanto a grande maioria das cidades concedidas ainda não registrou o início de intervenções em esgotamento sanitário — considerado o maior gargalo estrutural do Rio Grande do Sul.

Apesar do atraso inicial nas obras estruturais, a entidade avalia que o cumprimento das metas do Marco Legal do Saneamento para 2033 ainda não está irremediavelmente comprometido. Como os contratos



**EM 2023, O VOLUME DE ÁGUA TRATADA DESPERDIÇADA
NO RS ATINGIU 40,1 % DO TOTAL PRODUZIDO**

preveem metas percentuais parciais e escalonadas de universalização, há margem para recuperação, embora o cronograma exija aceleração máxima. “Teremos muito trabalho nos próximos anos”, projeta.

REGULAÇÃO FRÁGIL

Uma das críticas mais contundentes da Ageos recai sobre o papel das agências reguladoras no Estado. Na percepção da entidade, a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do RS (Agergs) tem limitado sua atuação quase exclusivamente às revisões tarifárias e reajustes periódicos. Por outro lado, a Agesan é vista como mais atuante na fiscalização direta da qualidade dos serviços e do produto final entregue ao cidadão. O cerne do problema regulatório, contudo, é de origem contratual. Salazar explica que as agências enfrentam dificuldades para fiscalizar os investimentos em infraestrutura porque os contratos de concessão assinados entre a Corsan/Aegea e os municípios não contemplam cronogramas físicos claros de execução, apenas metas percentuais de universalização no longo prazo.

Saneamento básico no Rio Grande do Sul

Abastecimento de água potável

Aproximadamente 86,4% da população gaúcha reside em domicílios atendidos por rede de abastecimento de água (dados de 2023/2024). Em 2023, o volume de água tratada desperdiçado atingiu 40,1% do total produzido. Isso inclui vazamentos físicos na rede, erros de medição e consumos não autorizados.

Esgotamento sanitário

A média estadual de acesso aos serviços de esgotamento sanitário está em torno de 47,8%. O estado precisa praticamente triplicar a capacidade de tratamento de efluentes para cumprir as metas do Marco Legal do Saneamento Básico até 2033.

Custo de universalização

Estima-se que o Rio Grande do Sul precise investir cerca de R\$ 21 bilhões até 2033 para universalizar a coleta e, crucialmente, o tratamento dos efluentes.

Fonte: SINISA

2026 será ano-chave para a construção pesada

Com a implementação do novo sistema tributário nacional — composto pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) —, as empresas do setor da construção pesada enfrentam o desafio de converter a complexidade legislativa em eficiência operacional.

De acordo com a advogada Bruna Brites, do escritório Andrade Maia, especialista no tema, o ano de 2026 funcionará como um “ano-teste”. Embora os novos tributos já apareçam nos documentos fiscais, não haverá recolhimento financeiro imediato, servindo para calibrar alíquotas e validar sistemas. “O maior impacto em 2026 será estrutural e organizacional”, alerta Brites.

A reforma traz uma mudança drástica na carga tributária nominal. Enquanto a alíquota-padrão combinada deve oscilar entre 26,5% e 28%, a construção civil e os serviços correlatos garantiram um regime diferenciado. A grande vantagem competitiva reside na não cumulatividade plena, permitindo que as construtoras recuperem créditos sobre quase todos os bens e serviços adquiridos. No entanto, o princípio do destino — onde o imposto é devido no local do consumo — exigirá uma gestão logística e fiscal rigorosa para obras que cruzam fronteiras estaduais e municipais.

Apesar da possibilidade de crédito amplo, o cenário é misto. Bruna Brites aponta que a mão de obra, pilar central da construção pesada, continua sendo o maior gargalo: a folha de salários não gera créditos de IBS e CBS. “Como o setor de ser-



**BRUNA BRITES, ADVOGADA DO
ESCRITÓRIO ANDRADE MAIA**

viços tende a enfrentar aumento de carga, esse custo provavelmente será repassado para as construtoras. Obras com baixa mecanização e grande utilização de profissionais especializados sentirão mais”, explica a advogada.

CUSTOS PARA O SETOR

Ainda é prematuro estabelecer um percentual único de aumento de custos para o segmento, porque isso dependerá da alíquota efetiva final do IBS e CBS; do nível de creditamento possível em cada obra; da estrutura de terceirização; do aproveitamento de créditos acumulados, e do perfil tributário dos fornecedores. Mas já existe consenso de que a mão de obra tende a se tornar um dos principais vetores de pressão econômica para o setor durante a transição, afirma Brites. Insumos como minério de

ferro, cimento e produtos minerais também estão sob vigilância devido ao Imposto Seletivo, que pode elevar preços indiretamente, em especial em setores considerados ambientalmente sensíveis. Por outro lado, materiais industrializados e equipamentos podem apresentar uma “deflação temporária” à medida que a cumulatividade tributária atual é eliminada. É possível que determinados insumos apresentem redução temporária de preço durante a transição, principalmente em segmentos nos quais a ampliação do direito ao crédito reduza a cumulatividade tributária atualmente existente. Materiais industrializados, equipamentos, determinados insumos operacionais e serviços hoje onerados por tributação cumulativa podem apresentar redução relativa de custo para empresas que consigam aproveitar integralmente os créditos de IBS e CBS.

Além disso, empresas fornecedoras que atualmente acumulam créditos de difícil recuperação (especialmente de PIS/COFINS e ICMS) poderão operar com maior eficiência tributária no novo sistema, o que tende a gerar alguma acomodação de preços em setores específicos.

Entretanto, essa eventual deflação tende a ser setorial e temporária. Durante os primeiros anos da transição, o cenário predominante provavelmente será de grande volatilidade, com recomposição gradual de preços à medida que o mercado compreenda os efeitos reais do novo sistema sobre custos, fluxo de caixa e margens.



O impacto sobre o fluxo de caixa

Um ponto que ainda recebe pouca atenção no setor é o impacto da reforma tributária sobre o fluxo de caixa das empresas. A lógica do IVA dual exige maior regularidade fiscal da cadeia e tende a reduzir significativamente espaços de descasamento financeiro que hoje existem no modelo atual. Em um segmento de contratos longos e alto capital empregado, eventual atraso no aproveitamento ou ressarcimento de créditos pode gerar necessidade adicional de capital de giro, principalmente durante os primeiros anos da transição, relata Bruna Brites.

Outro aspecto relevante, segundo a advogada, é o risco associado à cadeia de fornecedores e subcontratados. O novo sistema condiciona, em diversos casos, a efetividade do crédito ao correto recolhimento do tributo na etapa anterior. Isso

tende a aumentar a importância de programas robustos de homologação, monitoramento e compliance de fornecedores, inclusive para mitigar riscos de glosas de crédito e contingências tributárias futuras.

No curto prazo, Brites recomenda às empresas de construção pesada estruturar imediatamente uma governança específica para a reforma tributária, preferencialmente com atuação multidisciplinar entre as áreas fiscal, jurídica, financeira, suprimentos, tecnologia e contratos. “O momento atual exige realização de diagnósticos internos detalhados, testes de impacto financeiro, revisão de parametrizações fiscais e mapeamento de riscos operacionais relacionados ao novo modelo. A preparação antecipada será determinante para evitar perdas de margem e problemas de caixa durante a transição”.

Investir em logística e habitação é política de direitos humanos

Muito mais do que a solidez tradicional do concreto e do aço, o futuro da infraestrutura global agora é pautado de forma irreversível pelos direitos humanos e pela resiliência climática. Esta foi a principal conclusão da reunião do Conselho Executivo da Federação Interamericana da Indústria da Construção (FIIC), realizada de 10 a 13 maio em Santiago do Chile.

O encontro ocorreu em paralelo ao 33º Congresso Interamericano da Indústria da Construção, evento liderado institucionalmente pelo presidente da FIIC, o engenheiro Eduardo Ramírez, e executado localmente pela Câmara Chilena da Construção (CChC), reunindo as 16 câmaras associadas da América Latina e Caribe. O Rio Grande do Sul e o Brasil marcaram forte presença nos debates por meio de uma comitiva de alta liderança da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). O grupo foi composto pelo presidente executivo da entidade, Fernando Guedes; por Marcus Mauro, presidente do Sinduscon-PR Noroeste e vice-presidente da CBIC; Murilo Allevato, vice-presidente da CBIC e da FIIC; e por Rafael Sacchi, presidente do Sicepot-RS, que atuou no encontro com a dupla chancela de vice-presidente da CBIC e membro do Conselho de Infraestrutura da FIIC.



REUNIÃO DO CONSELHO EXECUTIVO DA FEDERAÇÃO INTERAMERICANA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO (FIIC) FOI REALIZADA DE 10 A 13 MAIO, EM SANTIAGO DO CHILE

SACCHI INTEGRA NOVA DIRETORIA DA CBIC

O presidente do SICEPOT, Rafael Sacchi, integra como vice-presidente e representante da Região Sul, a chapa única eleita por unanimidade para a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), para o período de 2026 a 2029. Eleito presidente, o engenheiro civil formado pela UnB, Eduardo Aroeira tem uma trajetória consolidada no associativismo da construção, com atuação no Sinduscon-DF, na ADEMI-DF, na Coopercon-DF.

A “Declaração de Santiago”

O encerramento do evento foi formalizado com a assinatura da Declaração de Santiago. O manifesto estrutura-se em três pilares fundamentais:

Resiliência climática na engenharia – Desenvolvimento de uma engenharia avançada, capaz de suportar e se recuperar rapidamente de eventos climáticos extremos – um ponto crítico e vital para os planos de reconstrução de infraestruturas severamente afetadas, realidade que reverbera fortemente no cenário gaúcho atual.

Sustentabilidade e descarbonização – Esta-

belecimento de metas rígidas para a redução da pegada de carbono, com forte incentivo à economia circular e ao uso de materiais sustentáveis tanto em canteiros de obras públicas quanto privadas. (aqui está se referindo às obras, confere?)

Padronização tecnológica via BIM – Assinatura de um protocolo para a padronização do *Building Information Modeling* (BIM) em toda a América Latina. A convergência técnica permitirá que empresas brasileiras e vizinhas operem sob a mesma linguagem tecnológica, facilitando parcerias e projetos transnacionais.

Megaprojeto em xeque

O Projeto Natureza, planejado pela multinacional chilena CMPC para o município de Barra do Ribeiro, estimado entre R\$ 24 bilhões e R\$ 27 bilhões, enfrenta o risco de ser transferido para outro estado ou país. Trata-se do maior investimento da história, no RS, que supera o recorde anterior da própria empresa, o qual havia sido a duplicação da fábrica de Guaíba, concluída em 2015 por cerca de R\$ 5 bilhões na época.

O cerne da questão reside na insegurança jurídica decorrente da suspensão do processo de licenciamento ambiental. A paralisação ocorreu após questionamentos do Ministério Público Federal (MPF) e de comunidades indígenas Guarani Mbyá. Essas partes apontam a falta de uma consulta prévia sobre os impactos socioambientais da fábrica no rio Guaíba e em terras ancestrais.

Desde o início das tratativas, o governador Eduardo Leite e sua equipe têm defendido o projeto de forma enfática, tratando-o como peça-chave para o futuro econômico e como motor para a própria reestruturação do Rio Grande do Sul. O governo estadual chegou a oficializar a instalação de um Comitê de Governança para monitorar e dar celeridade ao processo.

FÓRUM DOS DEBATES

A Assembleia Legislativa transformou-se no fórum principal dos debates. Em audiências públicas promovidas pelas comissões de Economia, Saúde e Serviços Públicos, houve confronto de ideias entre deputados, prefeitos e comunidades locais. A bancada governista e os parlamentares



ANTÔNIO LACERDA, DIRETOR
EXECUTIVO DA CMPC

O QUE ESTÁ EM JOGO

Investimentos de R\$ 27 bilhões.

A geração de 12 mil empregos diretos no pico das obras.

A criação de mais de 1,5 mil empregos permanentes na operação direta e indireta.

Uma capacidade de produção de 2,5 milhões de toneladas de celulose por ano.

A injeção de bilhões de reais em tributos municipais e estaduais, além do fortalecimento do agronegócio gaúcho.

ligados ao setor produtivo pressionam por um modelo *fast track* para resolver os entraves burocráticos. Por outro lado, os deputados de oposição repercutem as cobranças de cientistas, pescadores artesanais e comunidades indígenas, defendendo que o desenvolvimento não pode atropelar a segurança ecológica.

A Agapan, em conjunto com outras entidades, enviou aos parlamentares estaduais do RS informações sobre “os riscos em torno do licenciamento açodado da nova planta da fábrica chilena CMPC”.

Diz o comunicado que a área prevista para o empreendimento, na localidade de Barba Negra, apresenta elevada biodiversidade, constituindo-se como Formações Pioneiras, protegidas pela Lei da Mata Atlântica (Lei Federal n. 11.428/2006), incluindo zonas classificadas pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) como prioritárias para conservação, com espécies ameaçadas e endêmicas.

FEPAM

O processo de licenciamento segue em análise pela Fepam. Após a realização da audiência pública sobre o EIA/RIMA em janeiro de 2026, o órgão ambiental ainda avalia se o projeto atende aos requisitos legais e técnicos necessários para a deliberação sobre a emissão da Licença Prévia que, em princípio, seria emitida ainda no primeiro semestre deste ano.

Antônio Lacerda, presidente da CMPC, em declarações à imprensa, afirmou que a empresa espera uma solução para o impasse até o final do ano, quando terá maior clareza para definir o local da nova unidade.

