

Mais: A experiência nacional, aplicada à gestão do Departamento, pelo governo do estado

# RODOVIAS & INFRA

CIRCULAÇÃO NACIONAL

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA



## DER/SP NA FRENTE

Os legados e os próximos passos da infraestrutura paulista



Liderança e Inovação: Sup. Sergio Codelo e os 14 Diretores Regionais do DER-SP Transformando as Estradas do Estado



# INVESTIMENTO & SEGURANÇA

*Realizada pela Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura de Transportes – ANETRAMS, palestra proferida no Instituto de Engenharia – IE, em sua sede (São Paulo – SP), pela Autoridade Portuária de Santos (Santos Port Authority – SPA), na figura de seu presidente Anderson Pomini, sobre o plano de investimentos do maior porto do país, contou com painel apresentado pelo Dr. Menndel Macedo, sobre “segurança jurídica para os investimentos a longo prazo no Brasil perante a reforma tributária”, contando ainda com espaço para uma sessão de perguntas e respostas, mediada pela presidente da ANETRAMS, Dra. Luciana Dutra.*



A efígie da musa na logo, envolta pela atmosfera arborizada do pátio de estacionamento do Instituto de engenharia, encara com seriedade os visitantes. Olhando o intangível, a firmeza de seus traços, é a representação da responsabilidade que, comprometida com a inventividade, deve apresentar resultados plausíveis. A guardiã da casa, em seu fundo azul, é um lembrete permanente de que somente com coragem e preparo – ambos representados pelo seu semblante e capacete de batalha – é possível suplantar as imposições da realidade, para transformar uma ideia em verdade. Mas em um mundo moderno e civilizado, não é a pura força da criatividade, nem isoladamente o conhecimento do método, ou somente o saber da liturgia, que ditam o sucesso desse tal objeto intangível que a musa contempla. É um conjunto de habilidades em simpósio, que oferecerá as melhores alternativas para que se respeite, a partir da compreensão, “os mandamentos das diversas profissões”, como preconizou o lendário Miyamoto Musashi. Com este espírito de reunião de especialistas em suas áreas, em busca de um entendimento comum, que se desenhou a primeira parte do dia, que contou com pesada adesão de representantes do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva – SINAENCO; Sindicato Nacional da Indústria da Construção – SINICON; Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias – ANEOR; Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP; Sindicato



**Dra. Luciana Dutra, presidente da ANETRAMS**

da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo – SINICESP; Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil – ADITBrasil; Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo - CREA-SP; Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA; Câmara de Comércio Brasil Ásia – CBA; Instituto Viva Cidades; Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações de Classe de Infraestrutura – BRASINFRA; Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura – FRENLOGI e Instituto Pensar Agropecuária – IPA, além de executivos de grandes conglomerados, como instituições financeiras, resseguradoras e escritórios de advocacia.





## SPA: SANTOS EM POTÊNCIA ALTA

Em sua aguardada preleção, o presidente da Autoridade Portuária do Porto de Santos, Anderson Pomini detalhou os planos que, mais do que melhorar a eficiência das instalações, quer preparar o gigante empreendimento para um nível ainda mais alto de competitividade: “Nós temos uma carteira importante de investimentos, com mais de R\$ 20 bilhões, entre recursos públicos e privados. E para tratá-la adequadamente, é preciso transparência, daí a importância de um evento como esse para que o poder público possa demonstrar as suas intenções. Aqui, trouxemos muitas obras, algumas delas inclusive, debatidas há mais de um século, como o túnel Santos-Guarujá, a retomada da segunda fase da Perimetral Margem Esquerda, a Perimetral Margem Direita, o aprofundamento do Canal, enfim, obras que têm como objetivo incrementar a capacidade operacional e de movimentação de cargas no Porto de Santos, bem como o escoamento desses

produtos para o país estão contempladas. É um conjunto de obras que têm a intenção de nos posicionar em um novo patamar. Hoje nós somos o 39º porto do mundo. Com elas, certamente esperamos ficar entre os 20 maiores e melhores”, sinalizou. Sobre o evento, o presidente foi enfático: “Os engenheiros tornam isso tudo possível, então a participação do Instituto de Engenharia e das associações, e toda a comunidade de engenheiros, advogados, investidores, é fundamental para que a gente possa avançar”. Traduzindo em números, de acordo com o que foi divulgado pelos Ministério dos Portos e Aeroportos, e vocalizado pelo ministro Silvio Costa Filho, Serão R\$ 12,6 bilhões em recursos públicos e via Parceria Público Privadas (PPP) e outros R\$ 8,68 bilhões estritamente privados, R\$ 21,28 bilhões no total.

“**Nós temos uma carteira importante de investimentos, com mais de R\$ 20 bilhões, entre recursos públicos e privados. E para tratá-la adequadamente, é preciso transparência, daí a importância de um evento como esse para que o poder público possa demonstrar as suas intenções.**”



**Anderson Pomini**  
Presid. da Autoridade Portuária do Porto de Santos

## A PERSPECTIVA DO IE

Com 107 anos de história, o Instituto de Engenharia participou ativamente, de virtualmente todas as grandes obras relevantes do moderno Brasil: desde a COSIPA, Companhia Siderúrgica Paulista, a construção de Brasília, Itaipu Binacional, Ponte Rio Niterói, e muitas outras. Presente ao evento, o presidente do Instituto, José Eduardo Frascá Poyares Jardim “O túnel Santos-Guarujá, do ponto de vista de desafio de engenharia, incorpora o rol de grandes empreendimentos significativos que contaram com a colaboração do IE. É uma obra que colocará o Brasil entre os países pioneiros neste tipo de trabalho. Nossa principal preocupação, é que esta tecnologia venha e permaneça aqui, para que possamos replicá-la e aplicá-la em outros lugares do país, onde ela seja necessária. Nossa intenção, é que as inovações de engenharia estrangeiras, sejam incorporadas à nossa engenharia, para capacitá-la a se valer delas. A engenharia construtiva e consultiva brasileira, não deve nada a nenhuma, mas isso não significa que ela não possa se beneficiar de inovações externas. Então, o Instituto de Engenharia tem atuado, ao longo de toda a sua existência, para garantir não apenas a qualidade das obras, mas a renovação tecnológica e o diálogo, no sentido de fazer sempre com que todos os envolvidos, de todas as esferas de poder e de todas as instituições mantenham conversas técnicas em alto nível”, ponderou.



**José Eduardo Frascá Poyares Jardim**  
Presidente do Instituto



**O Instituto de Engenharia tem atuado, ao longo de toda a sua existência, para garantir não apenas a qualidade das obras, mas a renovação tecnológica e o diálogo, no sentido de fazer sempre com que todos os envolvidos, de todas as esferas de poder e de todas as instituições mantenham conversas técnicas em alto nível.**



## ALGUÉM FALOU SEGURANÇA JURÍDICA?

“No contexto da reforma tributária, com tantos investimentos em vista, em projetos de longo prazo, quais as garantias de previsibilidade dos tributos no custo orçamentário?” Com esta instigante pergunta, o Dr. Menndel Machado, advogado e cientista Tributarista, iniciou sua palestra, que classificou a reforma como um “sonho”, mas que em termos práticos, tem sido percebida como “mais do mesmo”, explicando que, pelas dimensões continentais do país, as diferentes políticas dos estados, existe a dificuldade de estabelecer uma “métrica” que seja homogênea. “É uma reforma tributária das exceções”, avaliou. “O PL 68 possui uma previsibilidade muito frágil, ao passo em que o PL 33, é o mais relevante para a infraestrutura, pois é o que prevê, entre outras coisas, a desoneração tributária de contratos pactuados com a gestão pública. Não faz sentido, a empresa pagar impostos para o próprio ente público. É a administração pública que tem que arcar com este imposto, tal como ocorre na Europa. Lá os contratos de Portos

e Aeroportos, todos são desonerados, por que os riscos são assumidos pela administração. Outro ponto importante, é o fato de que o PL 33 vai suscitar a possibilidade, por ambas as partes, de solicitar um reajuste financeiro. Então, a principal preocupação, não deve ser necessariamente o aumento da carga, mas com o pagante final, bem como as formas de reestruturação desse contrato, de modo a que ele não penalize a empresa que assumir o compromisso, durante o investimento de 30, 40 ou mais anos, incluindo um dispositivo que poderia atribuir uma câmara de arbitragem tributária neste contexto”, explicou, lembrando que uma grande parte das alterações e impactos da reforma atualmente proposta, uma vez aprovada, terão efeito em 2026. Logo, o

“**Este é um evento extremamente relevante, principalmente quando ele traz a reboque um investimento como este no Porto de Santos, que impacta não somente a Autoridade, seus stakeholders, mas o estado inteiro, assim como o Brasil.**”



**Dr. Menndel Machado**  
Advogado e cientista Tributarista



**De nada adianta nós termos essa capacidade de investir, de melhorar os negócios, se nós não temos a capacidade de mantê-los seguros e estáveis. Por isso estamos fazendo esse trabalho junto ao legislativo, para tentar mitigar impactos, atuando para passar o PL 33, que foi muito bem recebido pela Câmara dos Deputados, e é mais adequado aos interesses do setor, inserindo-o no PL 68.**

tempo de se inteirar e discutir, é já. “Outro fator preocupante, no PL 68, é que há uma previsão de revisão de alíquotas referenciais, realizada anualmente, aplicadas tanto pelo TCU quanto pelo novo Comitê Gestor IBS (Imposto sobre Bens e Serviços, em substituição ao ICMS e o ISS), de acordo com a realidade fiscal do Brasil. E isso pode se tornar caótico”, observou, acrescentando: “Nosso sistema tributário, mais ou menos como é hoje, tem por volta de 60 anos. E em apenas 3 pode mudar muito. Então, a minha pergunta é, o quão nossas empresas estão preparadas e acompanhando de perto estas mudanças que podem acabar com incentivos em um regime completamente novo? Vejo que a reforma que veio com a intenção de simplificar, mas vai acabar complicando. Para termos ideia, somente o PL tem 500 páginas com mais de 300 artigos. Na prática nós sairemos de um Código Tributário de cerca de 200 artigos, para um de mais de 700 artigos. Então, acho que se fosse simples, teríamos menos artigo. Então, é preciso e premente que as

empresas se reestruturem para estudá-lo”, frisou. Questionado sobre a oportunidade de falar sobre um tema de alta complexidade, na casa da engenharia, o cientista afirmou: “Este é um evento extremamente relevante, principalmente quando ele traz a reboque um investimento como este no Porto de Santos, que impacta não somente a Autoridade, seus stakeholders, mas o estado inteiro, assim como o Brasil. Mas, de nada adianta nós termos essa capacidade de investir, de melhorar os negócios, se nós não temos a capacidade de mantê-los seguros e estáveis. Por isso estamos fazendo esse trabalho junto ao legislativo, para tentar mitigar impactos, atuando para passar o PL 33, que foi muito bem recebido pela Câmara dos Deputados, e é mais adequado aos interesses do setor, inserindo-o no PL 68. Prevemos um custo elevado para o período de transição para os próximos anos. Mas é uma oportunidade riquíssima para as empresas se inteirarem e já comecem a atuar tomando providências”, finalizou. ■

