

Presidente da ABCR, **Marco Aurélio Barcelos** analisa os desafios das concessões, o futuro da infraestrutura rodoviária e os caminhos para uma mobilidade mais segura, moderna e eficiente.

MELHORES
RODOVIAS
DO BRASIL
— ABCR —



RODOVIAS & INFRA

EDIÇÃO 16/2026

CIRCULAÇÃO NACIONAL

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

DIRETRIZ: BRASIL



LEILÕES
CONCESSÕES
INVESTIMENTOS

Em entrevista exclusiva, o Diretor-Geral da ANTT, **Guilherme Theo Sampaio**, apresenta os avanços recentes, os desafios regulatórios e o papel estratégico da Agência na modernização e segurança dos transportes terrestres



TECNOLOGIA INDOMÁVEL
Inovação Proprietária

..strata™
ENGENHARIA



A TRAGÉDIA DO ACRE

CONFIRMA A INCOERÊNCIA DA CONTRATAÇÃO INTEGRADA PELO MENOR PREÇO EM OBRAS DE ARTES ESPECIAIS E O AFASTAMENTO DE EMPRESAS QUALIFICADAS PELA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA

A contratação integrada é um regime de execução em que a empresa contratada assume, além da execução da obra ou serviço de engenharia, a responsabilidade pela elaboração dos projetos básico e executivo. Ou seja, não se contrata apenas uma obra previamente detalhada pela Administração. Contrata-se uma solução completa de engenharia, que envolve concepção técnica, estudos preliminares, planejamento, metodologia executiva, gerenciamento de riscos, elaboração de projeto, compatibilização de soluções e execução material do empreendimento. Por isso, há uma evidente incoerência quando a Administração Pública utiliza o critério de menor preço para contratações integradas complexas. Se a própria Lei nº 14.133/2021 reconhece que projetos de engenharia, por sua natureza técnica e intelectual, devem ser contratados por critérios que valorizem a técnica — especialmente melhor técnica ou técnica e preço — não parece razoável admitir que essa exigência seja afastada apenas porque o projeto foi inserido dentro de uma contratação

maior. Em outras palavras, o projeto não deixa de ser projeto porque está dentro de um pacote integrado. A natureza intelectual e técnica da atividade permanece. O que muda é que, na contratação integrada, essa responsabilidade se torna ainda mais relevante, pois o particular não apenas projeta, mas também executa aquilo que projetou. Logo, a qualidade da solução técnica deveria ter peso ainda maior, e não menor. A incoerência se agrava quando, além do julgamento por menor preço, a contratação integrada é conduzida sob orçamento sigiloso. Nessa hipótese, a Administração transfere ao particular a responsabilidade por conceber a solução técnica, desenvolver os projetos e executar a obra, mas estrutura a disputa sob uma lógica essencialmente econômica, muitas vezes sem permitir ao mercado conhecer, de forma plena e transparente, o parâmetro orçamentário que orientou a estimativa pública. Em objetos simples, essa técnica pode ser debatida sob a ótica da competitividade. Em obras complexas, contudo, ela pode acentuar assimetrias, induzir propostas agressivas e deslocar o centro da seleção pública da melhor solução de engenharia para a proposta financeiramente mais competitiva. Esse debate ganhou força no IV Congresso Nacional de Gestão Pública, especialmente nas discussões envolvendo o Diretor do DNIT, Fábio Pessoa, e o Deputado Federal Augusto Coutinho, relator da Lei nº 14.133/2021. Na prática, consolidou-se a percepção de que a Administração Pública precisa rever o uso automático do menor preço em contratações que envolvem projeto, engenharia consultiva e soluções técnicas complexas, ainda que em regimes integrados. A insistência nesse modelo revela um problema de cultura administrativa:

“A ponte **não começa** a cair no dia do **colapso.**”

Lei nº 14.133/2021



tratar objetos sofisticados como se fossem simples compras comuns. O menor preço pode ser adequado para objetos padronizados, de baixa complexidade e com especificações plenamente definidas. Porém, em contratações integradas de engenharia, ele pode gerar efeitos negativos: propostas artificialmente baixas, soluções técnicas insuficientemente amadurecidas, projetos deficientes, aumento de aditivos, atrasos, conflitos contratuais, baixa qualidade de execução e maior risco de prejuízo ao interesse público. A contratação aparentemente mais barata no início pode se tornar a mais cara ao final. O recente episódio ocorrido no Estado do Acre, envolvendo a Ponte Frei Paolino Baldassari, em Sena Madureira, serve como exemplo concreto da gravidade desse debate. A obra foi contratada em regime de contratação integrada, no âmbito do RDCI Eletrônico nº 005/2021, com objeto que abrangia o desenvolvimento dos projetos de engenharia e a execução das obras da ponte sobre o Rio Iaco e seus acessos. Posteriormente, em junho de 2026, a estrutura sofreu colapso parcial, levando o próprio Governo do Acre a instaurar procedimentos de apuração técnica, administrativa e contratual. É indispensável registrar que as causas do colapso dependem de perícia, investigação técnica independente e devido processo administrativo. Não se pode afirmar, de forma precipitada, que a queda da ponte decorreu exclusivamente do modelo de contratação, do critério de julgamento ou da atuação de determinado agente. Todavia, o caso evidencia, com força simbólica e institucional, o risco de se concentrar, em um único contratado, a concepção do projeto, a definição da solução técnica e a execução da obra, sem que o processo licitatório esteja estruturado sobre uma matriz robusta de avaliação técnica, controle independente, gestão de riscos, supervisão especializada e critérios capazes de distinguir a melhor engenharia da proposta simplesmente mais barata. A ponte não começa a cair no dia do colapso. Em obras públicas complexas, muitas vezes os riscos nascem antes: no edital, na matriz de riscos, no anteprojeto insuficiente, na ausência de avaliação técnica efetiva, na fragilidade da fiscalização, na escolha inadequada do critério de julgamento e na falsa premissa de que a economicidade se mede apenas pelo menor valor inicial ofertado. A solução, portanto, não está em rejeitar a contratação integrada. Esse regime pode ser útil, desde que utilizado de forma excepcional, justificada e tecnicamente responsável. A contratação integrada não deve ser tratada como primeira escolha automática da Administração, mas como instrumento adequado apenas quando houver razões objetivas para transferir ao contratado a responsabilidade pela solução integrada de projeto e execução. O ponto central é que, quando a contratação integrada envolver

elaboração de projeto, definição de solução técnica e responsabilidade ampliada sobre o resultado, o critério de julgamento deve ser compatível com essa complexidade. Nesses casos, a técnica e preço se apresenta como caminho mais coerente com a Lei nº 14.133/2021, com o interesse público e com a própria segurança da obra pública. O grande desafio está em construir uma matriz de avaliação técnica íntegra, justa e juridicamente segura. Essa matriz deve valorizar a real capacidade do licitante de entregar a melhor solução, sem criar barreiras indevidas à competitividade. Para isso, os critérios técnicos precisam ser objetivos, proporcionais, transparentes e diretamente vinculados ao objeto contratado. A avaliação pode considerar, por exemplo, a experiência específica da empresa, a qualificação da equipe técnica, a metodologia de execução, o conhecimento do objeto, a compatibilização dos projetos, o controle tecnológico, a gestão de riscos, a sustentabilidade, o uso de ferramentas modernas, a capacidade de planejamento e a estratégia de fiscalização e monitoramento da qualidade. O importante é que cada critério tenha justificativa clara e permita julgamento auditável, evitando tanto o subjetivismo excessivo quanto a redução da técnica a uma formalidade sem relevância prática. Portanto, a incoerência não está na contratação integrada em si, mas em utilizá-la pelo menor preço quando o núcleo do objeto envolve projeto, solução técnica e responsabilidade sobre o desempenho final da obra. Se a Administração Pública deseja obras mais eficientes, seguras e bem planejadas, precisa abandonar a ideia de que o menor preço sempre representa a melhor escolha. Quando o projeto é parte essencial da contratação, a técnica não pode ser tratada como detalhe. E quando a qualidade da solução define o sucesso da obra pública, a proposta mais vantajosa não é necessariamente a mais barata, mas aquela que melhor equilibra preço, capacidade técnica, segurança, planejamento, durabilidade e proteção ao interesse da sociedade. ■

“ Em obras públicas complexas, muitas vezes os riscos nascem antes: **no edital, na matriz de riscos, no anteprojeto insuficiente, na ausência de avaliação técnica efetiva, na fragilidade da fiscalização, na escolha inadequada do critério de julgamento** ”



INFRAESTRUTURA EM MOVIMENTO: O BRASIL CONSOLIDA AVANÇOS E PREPARA UM NOVO CICLO DE CRESCIMENTO PREPARA UM NOVO CICLO DE CRESCIMENTO

Brasília, Junho de 2026 - O primeiro semestre de 2026 encerra-se com sinais claros de fortalecimento da infraestrutura de transportes no Brasil. Mesmo diante dos desafios fiscais e dos ajustes orçamentários que marcaram o período, o setor demonstrou capacidade de execução, resiliência institucional e avanço em projetos estratégicos, reforçando seu papel como vetor essencial para a competitividade nacional, a integração regional e o desenvolvimento sustentável.

Entre os temas que dominaram a agenda setorial nos últimos meses, destaca-se a construção do novo Plano Nacional de Logística (PNL 2050), iniciativa que busca consolidar uma visão de longo prazo para a infraestrutura brasileira. A expectativa do mercado é que o plano seja estruturado como uma política permanente de Estado, garantindo previsibilidade, continuidade dos investimentos e alinhamento técnico entre os diversos modais de transporte nas próximas décadas.

Paralelamente, o setor acompanhou com atenção os impactos dos recentes ajustes fiscais promovidos pelo Governo Federal, com eficiente gestão dos investimentos públicos, especialmente em órgãos

como DNIT e ANTT. Como exemplo desse cenário, a preservação das obras prioritárias vinculadas ao Novo PAC demonstra o reconhecimento da infraestrutura como elemento estratégico para o crescimento econômico do país.

Outro debate relevante ganhou força na Região Norte, onde a multimodalidade voltou ao centro das discussões. O equilíbrio entre a expansão das hidrovias e a manutenção da eficiência do transporte rodoviário evidencia a necessidade de soluções integradas, capazes de reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade das cadeias produtivas nacionais.

Olhando para o restante do ano, as perspectivas são igualmente positivas. O chamado "superciclo da infraestrutura" deverá intensificar a participação do capital privado por meio de novas concessões, reestruturações contratuais e ampliação dos investimentos em corredores logísticos estratégicos. Ferramentas como o sistema "Free Flow" entram em uma etapa de maior maturação, enquanto projetos ferroviários estruturantes, como a Transnordestina, a FICO e a FIOL, seguem como prioridades para a ampliação da capacidade logística brasileira.

A agenda ambiental também assume papel de protagonismo. A transição energética e a descarbonização do transporte de cargas deixaram de ser apenas objetivos futuros para se tornarem pautas concretas de planejamento, inovação tecnológica e regulação. O desenvolvimento de combustíveis alternativos, novos modelos operacionais e ambientes regulatórios mais modernos deverá posicionar o Brasil em destaque nas discussões internacionais que antecedem a COP 31.



O primeiro semestre de 2026 encerra-se com sinais claros de fortalecimento da infraestrutura de transportes no Brasil.



Nesse contexto, a engenharia consultiva desempenha função decisiva. São as empresas de engenharia que transformam planejamento em projetos executivos, viabilizam investimentos, promovem inovação e garantem segurança técnica às decisões públicas e privadas. Por isso, fortalecer o ambiente institucional e regulatório tornou-se uma condição indispensável para sustentar o crescimento observado neste primeiro semestre.

Como Presidente da ANETRAMS – Associação Nacional das Empresas de Engenharia em Infraestrutura, Transporte e Meio Ambiente, enxergamos que o atual momento exige visão estratégica e compromisso com o planejamento de longo prazo. Os resultados alcançados no primeiro semestre demonstram a capacidade do setor de responder aos desafios e manter a infraestrutura como prioridade nacional. O que defendemos é a consolidação de políticas permanentes, capazes de oferecer segurança aos investimentos e assegurar a continuidade dos projetos estruturantes que o Brasil necessita para crescer de forma sustentável.

Como maior entidade representativa das empresas de engenharia de consultoria voltadas à infraestrutura, transportes e meio ambiente, a ANETRAMS acompanha, de forma permanente, as discussões sobre planejamento logístico, investimentos, regulação, sustentabilidade e inovação, contribuindo para o aperfeiçoamento das políticas públicas e para a valorização da engenharia nacional.

Os indicadores observados até aqui permitem projetar um segundo semestre ainda mais dinâmico. A expectativa é de avanço nas entregas de

obras estratégicas, ampliação da capacidade da rede de transportes, redução de gargalos logísticos e fortalecimento da conectividade entre regiões produtivas e mercados consumidores. Mais do que números, trata-se da construção de uma infraestrutura capaz de impulsionar o desenvolvimento econômico, melhorar a qualidade dos serviços prestados à população e preparar o Brasil para os desafios das próximas décadas.

A engenharia consultiva desempenha função decisiva. São as empresas de engenharia que transformam planejamento em projetos executivos.



Luciana Dutra
Presidente do Conselho
Executivo Anetrans

O que defendemos é a consolidação de políticas permanentes, capazes de oferecer segurança aos investimentos e assegurar a continuidade dos projetos estruturantes que o Brasil necessita para crescer de forma sustentável.

Atua como Presidente de Conselhos Executivos há mais de 13 anos e, atualmente, é Presidente da Associação Nacional das Empresas de Engenharia Consultiva de Infraestrutura, Transportes e Meio Ambiente (ANETRAMS). Também é CEO da Hollus Consulting & Environment e palestrante em eventos nacionais e internacionais relacionados à infraestrutura e negócios.

Empresária com ampla experiência desde 2004 nos setores de serviços, engenharia e infraestrutura, meio ambiente e clima, além de sólida atuação jurídica e educacional. É fundadora e cofundadora de startups, com expertise em estruturação de negócios e consultoria estratégica para os setores público e privado.