

SEG \_ Fernando Gabeira \_ Demétrio Magnoli (quinzenal) \_ Miguel de Almeida (quinzenal) \_ Irapuã Santana (quinzenal) \_ Preto Zezé (quinzenal)  
 TER \_ Merval Pereira \_ Pedro Dória \_ **QUA** \_ Vera Magalhães \_ Elio Gaspari \_ Bernardo Mello Franco \_ Roberto DaMatta (quinzenal) \_ **QUI** \_ Merval Pereira \_ Malu Gaspar  
 SEX \_ Vera Magalhães \_ Flávia Oliveira \_ Bernardo Mello Franco \_ **SÁB** \_ Carlos Alberto Sardenberg \_ Eduardo Alfonso \_ Pablo Ortellado \_ **DOM** \_ Merval Pereira \_ Dorrit Harazim \_ Bernardo Mello Franco

## MALU GASPAR



blogs.oglobo.globo.com/opiniao  
malu.gaspar@oglobo.com.br



### Guerra à vista na direita

Enquanto o governo Lula aproveita o raro momento de tranquilidade com o anúncio da isenção de Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil, a disputa pelo espólio eleitoral de Jair Bolsonaro ganhou contornos mais concretos nos últimos dias.

O ato em Copacabana por anistia aos presos do 8 de Janeiro flopou. Silas Malafaia pôs a culpa num hábito que atribuiu ao carioca: acordar tarde aos domingos. Mas a comparação com o ato nas mesmas condições em abril de 2024 sugere que a capacidade mobilizadora do bolsonarismo encolheu.

Com isso, o plano de usar a massa para pressionar o Congresso a aprovar a anistia ficou prejudicado. O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), que andou flertando com a ideia de pautar a votação do projeto nos primeiros dias de mandato, já a abandonou.

Nesse contexto, a ida de Eduardo Bolsonaro (PL-SP) para os Estados Unidos nada tem de improvisada. Ao contrário, obedece a uma estratégia com finalidades bem claras. A primeira é criar um factóide, não necessariamente com o objetivo de dispersar a atenção dos adversários, mas para engajar o minion que precisa de razões para continuar na guerra ideológica, às vésperas do início de um julgamento que monopolizará a atenção do Brasil por meses — e que deverá acabar em condenação para Jair Bolsonaro.

Outro objetivo é nitidamente aumentar a visibilidade da campanha anti-Alexandre de Moraes nos Estados Unidos, única seara onde Eduardo tem chance de conseguir algum resultado concreto. O Zero Três de Jair Bolsonaro sabe que precisa manter o assunto vivo para fazer com que os republicanos se movam para aprovar o projeto de lei que barraria a entrada de Moraes no país, assim como fazer com que o Departamento do Tesouro determine sanções contra ele.

Donald Trump não se move unicamente pela opinião pública, mas a tarefa de Eduardo fica bem mais fácil se colar por lá a no-



ção de que há algo de errado na democracia brasileira. Nas primeiras 24 horas depois do anúncio do deputado de que tinha saído do Brasil, um mapeamento da consultoria Bites localizou 171 artigos em inglês, dos quais 118 em veículos americanos, contando a história do filho do ex-presidente da República que pretende buscar asilo político nos Estados Unidos. Não há dúvida de que Eduardo passará os quatro meses de licença da Câmara gerando fatos e factóides para as redes sociais e a mídia tradicional.

Nada impede que, ao final do período, volte ao Brasil dizendo ter cumprido sua missão de alertar o mundo sobre a “perseguição da ditadura”. O mais provável, aliás, é que esse seja o desfecho da novela.

Só não dá para dizer que, com isso, ele deixa o campo aberto a Tarcísio de Freitas (Republicanos) na eleição presidencial de 2026. A estratégia parece ser exatamente a oposta: dar ao Zero Três um tamanho que ele ainda não tem e fortalecer sua imagem como herdeiro legítimo do legado bolsonarista. É cedo para saber se funcionará. Primeiro, porque muita coisa pode sair fora do script. Depois, porque o roteiro seguido por Tarcísio em Copacabana, com um discurso cheio de afagos e juras de lealdade a Bolsonaro, sugere que ele está, sim, na disputa por 2026.

Para o governador se tornar viável como anti-Lula, é essencial se manter leal a Bol-

sonaro, especialmente nos momentos mais críticos — como um protesto esvaziado ou uma condenação. Ele já tem a preferência da Faria Lima, do empresariado, das elites. Também tem uma gestão bem avaliada em São Paulo. E sabe que, em algum momento, o ex-presidente terá de largar o osso e admitir que não será candidato. Não há por que se dar ao luxo de vacilar antes de poder decidir se fica em São Paulo ou tenta o Palácio do Planalto.

A guerra de posições começa a ficar evidente até dentro da direita. Não à toa, Eduardo e o ex-ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles dedicaram um bom tempo de uma live ontem para sustentar que, ao contrário da esquerda, frequentemente consumida por disputas fratricidas, na direita o pessoal discute, mas continua sempre unido. “A esquerda tem chantagem, tem jogo de poder, tem marreta na cabeça dos outros. Todo mundo come na mão do líder. E o líder não confia em ninguém”, disse Eduardo. “Não existe lealdade ou propósito de convicções no núcleo duro da esquerda. Existe jogo de poder, 100%. E quem chega a ser líder jogou um jogo pesado de poder. Nós, da direita, não.”

Pode até convencer alguém. Mas quem conhece o riscado sabe que negar qualquer divergência faz parte do ritual das grandes batalhas da política — até que chegue a hora de partir para o ataque.

## ARTIGO

### Infraestrutura precisa de investimentos

VENILTON TADINI E ROBERTO GUIMARÃES

De acordo com a edição de 2024 do Livro Azul da Infraestrutura da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), o hiato de investimentos em infraestrutura no Brasil é de 2,27% do PIB por ano. Ou algo em torno de R\$ 270 bilhões anuais, ao longo de dez anos. O setor com maior defasagem é transportes e logística, com hiato de 1,72% do PIB por ano.

Os investimentos em transportes e logística — rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos, portos e mobilidade urbana — foram de R\$ 63 bilhões no ano passado, em recursos públicos e privados. A necessidade, porém, é de R\$ 264 bilhões ao ano durante dez anos. Por esses números, o hiato de investimentos é de R\$ 201 bilhões a cada ano. Isso representa R\$ 2 trilhões em dez anos.

É senso comum que o Brasil é um país rodoviário. Isso é verdade apenas em relação à composição da matriz de transportes, em que as rodovias representam 70% do total. A infraestrutura rodoviária, porém, está longe de ser adequada. O país conta com 1,8 milhão de quilômetros de rodovias, enquanto os Estados Unidos têm 6,6 milhões, a Índia 6,4 milhões e o pequeno Japão 1,2 milhão.

Apenas 220 mil quilômetros — ou 12,2% das rodovias federais, estaduais e municipais — são asfaltados. Desses, 32 mil quilômetros (14,5%) estão sob gestão privada. A parte sob

gestão pública tem sérios problemas de manutenção e conservação — o que dificulta e onera o transporte de carga e passageiros.

Houve, nos últimos anos, substancial avanço nas concessões de rodovias ao setor privado. Se considerarmos as próximas concessões previstas, 19,1% das rodovias pavimentadas estarão sob gestão privada no final de 2025 — 32% das estradas federais e 15,4% das estaduais.

O movimento rumo às concessões é importante. Ele melhora a qualidade do serviço prestado à população, como comprovam as pesquisas realizadas pela Confederação Nacional do Transporte. O mesmo, no entanto, não se aplica às rodovias sob gestão pública, que não recebem os investimentos fundamentais e necessários.

A participação privada tem de avançar, mas não se podem deixar as estradas sob responsabilidade do Estado à míngua de investimentos. Mesmo com o avanço das concessões previsto para 2025, ainda restará 1,6 milhão de quilômetros de rodovias sob gestão pública — apenas 178 mil quilômetros pavimentados. A menos que se considerem aceitáveis as quedas de pontes, os deslizamentos de barreiras e as interrupções de trechos que a cada ano acarretam prejuízos materiais bilionários e causam a perda inaceitável de centenas de vidas, isso precisa mudar.

O desafio superlativo está em preencher o

hiato de investimentos em transportes e logística, que não se limita ao modal rodoviário. É preciso ampliar a oferta de ferrovias para transporte de carga geral ou de passageiros e o transporte urbano sobre trilhos. E estimular outros modais na matriz de transportes.

Se o país mantiver os investimentos em transporte e logística nos mesmos R\$ 63 bilhões de 2024, serão necessários 54 anos para zerar o hiato e ter uma matriz mais equilibrada. Como resolver o problema? É preciso pôr em prática ações disruptivas, menos penduricalhos nos salários do funcionalismo público, menos indexação de despesas correntes, menos renúncia fiscal e mais investimentos em infraestrutura, que precisam ser priorizados nos orçamentos públicos.

Com o que se tem hoje, nem o ditado que sugere “fazer mais com menos” resolve. São necessárias ações que dependem dos três Poderes da República. Enquanto os recursos de União, estados e municípios não vêm para complementar os investimentos privados, o custo Brasil seguirá elevado. Isso reduzirá a competitividade, manterá a poluição do meio ambiente em níveis elevados e obrigará a maioria da população a gastar mais de três horas para ir e voltar do trabalho todo santo dia.

**Venilton Tadini**, presidente executivo da Abdib, foi diretor de infraestrutura do BNDES e presidente do Banco Fator, **Roberto Guimarães**, diretor de planejamento e economia da Abdib, foi secretário do Tesouro Nacional



ARTIGO

### Critério para a Margem Equatorial

CARLOS MINC E EMILIO LA ROVERE

A discussão sobre exploração e produção (E&P) de petróleo e gás (P&G) na Foz do Amazonas, ou na Margem Equatorial, foi empobrecida por argumentos ideológicos, produtivistas ou críticos, sem base analítica. Apresentamos uma proposta integrada, com base técnica e jurídica, que ultrapassa a polarização e leva a decisão ao primeiro semestre de 2026, depois da COP30, para que o assunto não a contamine.

A solução é a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) — instrumento de gestão reconhecido internacionalmente. A AAE integra aspectos ambientais e sociais aos técnico-econômicos para tomada de decisão sobre políticas públicas. Agiliza o licenciamento ambiental de projetos na área de estudo, com alternativas de empreendimentos mais aceitáveis e consulta à sociedade.

A AAE é aplicada no Brasil há mais de 20 anos por empresas privadas e órgãos públicos e por exigência de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público, como aconteceu com o Gasoduto Brasil-Bolívia, o Plano Diretor da Bacia Araguaia-Tocantins, o Complexo Porto do Açu, a ampliação da Reduc e o Comperj.

A AAE para o setor de E&P de P&G foi instituída em 2012, por meio da Portaria 198 do Ministério de Minas e Energia e do Ministério do Meio Ambiente, como Avaliação Ambiental de Áreas Sedimentares (AAAS). O resultado da AAAS fornece insumos para uma decisão conjunta dos ministérios sobre a outorga de blocos exploratórios. Estudo da bacia sedimentar do Rio Solimões apontou 58% da área como não apta e 28% apta para E&P de P&G.

A Margem Equatorial abrange — do litoral do Amapá ao do Rio Grande do Norte — cinco bacias sedimentares: Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar. Não foi ainda objeto de uma AAAS, apesar de incluir muitas áreas de sensibilidade ambiental, como os corais na Foz do Amazonas.

A AAAS apontará áreas aptas e não aptas à E&P de P&G, com base jurídica e técnica. Propiciará manifestação conjunta dos ministérios em até 12 meses. E facilitará as etapas seguintes do licenciamento ambiental dos blocos.

Há uma discussão de fundo sobre até quando o Brasil deve expandir sua produção de petróleo, ante a grave mudança global do clima. O país dispõe de condições privilegiadas para efetuar transição energética rumo a emissões líquidas nulas de gases de efeito estufa e cumprir obrigações do Acordo de Paris, graças a seus recursos de energias renováveis. Não há razão para explorar de forma açodada a Margem Equatorial, pois o nível adequado de reservas pode vir de outras áreas sedimentares, como ilustra a recente descoberta de óleo no campo de Búzios, no pré-sal. Uma decisão atropelada por ingerências políticas comprometeria a credibilidade brasileira na presidência da COP30.

O uso da AAAS oferece as vantagens de despolitizar uma decisão que é técnica e estratégica. Poderemos harmonizar a racionalidade econômica e a ambiental usando esse instrumento de gestão consagrado internacionalmente, mostrando ao mundo o amadurecimento de nossa democracia: trabalhar com o princípio do planejamento, da prevenção e da visão integrada e sustentável do desenvolvimento.

**Carlos Minc**, deputado estadual (PSB-RJ), foi ministro do Meio Ambiente, **Emílio La Rovere**, professor titular da Coppe-UFRJ, é membro efetivo do Painel de Mudanças Climáticas da ONU