



portalbenews.com.br



**OPINIÃO** Hudson Carvalho reflete que a formação de nível técnico pode levar ao sucesso ► **p9**



**OPINIÃO** Waldeck Ornélas critica planos federais para a malha rodoviária na Bahia ► **p10**

Divulgação/Carrefour



## FRANÇA X MERCOSUL **Veto à carne brasileira gera reação contra rede no País**

Entidades do agronegócio e frigoríficos brasileiros reagem à exclusão de carnes do bloco sul-americano anunciada pela rede francesa Carrefour. Grandes frigoríficos, como JBS, Marfrig e Masterboi, já teriam iniciado a suspensão do fornecimento do produto ao grupo no Brasil ► **p3**

Divulgação/Vports



## REFORMA TRIBUTÁRIA

**Setor de infraestrutura propõe ajustes no Senado e pede previsibilidade para modernização e expansão de portos, ferrovias e gás natural ► p4**

**PETROBRAS** Empresa aprova plano de investimentos de R\$ 560 bilhões até 2029 ► **p5**

**BALSAS** Governo paulista abre consulta pública para concessão do sistema ► **p6**

**BEJob**

Coluna traz diversas vagas para diferentes níveis de ensino e áreas de atuação ► **p8**

## EDITORIAL

# A reforma tributária e o desafio de impulsionar a infraestrutura brasileira

A reforma tributária, um dos mais ambiciosos projetos de reestruturação do sistema tributário brasileiro, está em pleno debate no Congresso Nacional. As discussões, que envolvem diversos setores da economia, revelam a complexidade da tarefa de modernizar um sistema tributário tão fragmentado como o nosso.

Um dos setores que mais tem acompanhado de perto a tramitação da reforma é o de infraestrutura. Empresas e entidades representativas do setor têm alertado para a necessidade de que a nova legislação contribua para estimular os investimentos em obras de infraestrutura, essenciais para o desenvolvimento do País.

A audiência pública realizada na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado na última quinta-feira, dia 21, com a participação de representantes do setor de infraestrutura, evidenciou a importância de se considerar as especificidades desse setor na hora de definir as regras da nova tributação. As propostas apresentadas durante o debate demonstram a necessidade de se criar um ambiente tributário mais favorável para os investimentos em infraestrutura, com regras claras e previsíveis.

A sugestão de Mário Povia, presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, de tornar permanente o regime aduaneiro do Reporto, é um exemplo claro dessa necessidade. O Reporto é um instrumento fundamental para a modernização e expansão das infraestruturas portuária e ferroviária, pois permite a importação de equipamentos e máquinas desses segmentos com isenção de impostos. A perenidade desse benefício é essencial para garantir a previsibilidade dos investimentos e estimular a competitividade do setor.

A preocupação com a burocracia e a complexidade da legislação tributária, expressa por representantes do setor ferroviário, também é um ponto importante a ser considerado. A exigência de regularidade fiscal e trabalhista em cada município por onde passa uma ferrovia, por exemplo, gera um custo administrativo excessivo e dificulta a realização de investimentos.

A necessidade de adaptar a legislação tributária à realidade do setor de gás natural, como defendido pela ATGás, é outro exemplo de como a reforma tributária precisa ser pensada de forma abrangente, considerando as especificidades de cada setor.

É fundamental que o Congresso Nacional aproveite esse momento de discussão para construir uma reforma tributária que, além de simplificar o sistema tributário e reduzir a carga tributária sobre a produção, também contribua para estimular os investimentos em infraestrutura. Um país com infraestrutura moderna e eficiente é um país mais competitivo e que oferece melhores condições de vida para sua população.

A reforma tributária é uma oportunidade única para o Brasil dar um salto de qualidade em termos de desenvolvimento econômico. É essencial que o Congresso Nacional explore essa oportunidade para construir um sistema tributário mais justo, eficiente e que contribua para o crescimento sustentável do País.

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ MANCHETE

- Veto à carne do Mercosul provoca crise comercial com Carrefour

## HUB

- Entidades ambientalistas consideram insuficiente o novo acordo global de financiamento climático do COP29

## NACIONAL

- Reforma tributária: setor de infraestrutura debate impactos e propõe ajustes no Senado
- Petrobras aprova plano de R\$ 560 bilhões até 2029

## REGIÃO SUDESTE

- SP abre consulta pública para concessão do sistema de balsas

Vast realiza primeira operação em terminal de líquidos do Porto do Açu

- Porto de Santos projeta bater recorde de movimentação em 2024

## BE JOB

- Coluna traz diversas vagas para diferentes níveis de ensino e áreas de atuação

## OPINIÃO

- “Sucesso profissional: o Ensino Superior é a única opção?”, por Hudson Carvalho
- “BR-101, BR-242 e Via Bahia”, por Waldeck Ornélas
- “Infraestrutura para as regiões negligenciadas”, por Augusto Cesar Barreto Rocha



## Sistema BE News de Comunicação

**Sede**  
Alameda Campinas, 802, 6º andar  
São Paulo, São Paulo  
01404-200, BR

**Sucursal Brasília**  
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110  
Edifício Multiempresarial, sala 520,  
Bairro Asa Sul  
Brasília, Distrito Federal  
70340-000, BR

**Sucursal Santos**  
Rua Brás Cubas, 37, 1º andar  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**

Fabício Julião

**Diretor-superintendente**

Márcio Delfim

**Diretora administrativo-financeira**

Jacyara Lima

**Diretor-geral**

Leopoldo Figueiredo

**Diretora comercial**

Roberta Riccioppo

**Editor-executivo - Jornal BE News**

Alexandre Fernandes

**Editora-executiva - Portal BE News**

Vanessa Pimentel

**Editor-executivo - TV BE News**

Gustavo Zanaroli

**Editora de Arte - Jornal BE News**

Mônica Mathias

**Equipe de reportagem**

Cássio Lyra, Júnior Batista,  
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp  
e Vitória Malafati (estagiária)

**Colunista**

Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



## FALE COM A GENTE

**ATENDIMENTO AO LEITOR**

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para [atendimento@redebenews.com.br](mailto:atendimento@redebenews.com.br)

**INSCREVA-SE**

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenenews.com.br](http://www.portalbenenews.com.br)

**PUBLICIDADE**

[publicidade@redebenews.com.br](mailto:publicidade@redebenews.com.br)

(11) 91615.1200



#### Crítica climática 1

O novo acordo global de financiamento climático, estabelecido em US\$ 300 bilhões por ano, é insuficiente para dar as respostas que o mundo precisa no enfrentamento à crise do clima. Essa é a visão de diversas entidades ambientalistas que acompanharam as discussões da 29ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática (COP29), realizada em Baku, no Azerbaijão, e encerrada nesse sábado, dia 23.

#### Crítica climática 2

Os participantes da COP29 fecharam um acordo de US\$ 300 bilhões por ano que os países ricos deverão doar a países em desenvolvimento, até 2035, para combate e mitigação das mudanças do clima. O objetivo é promover ações para limitar o aumento da temperatura global a 1,5°C. As nações mais impactadas por eventos climáticos extremos defendiam meta de US\$ 1,3 trilhão anuais e consideraram a decisão "um insulto".

#### Crítica climática 3

"A COP29 adotou nova meta de financiamento aquém das necessidades dos países em desenvolvimento e sem nenhuma obrigação clara para os países desenvolvidos. A rota para Belém será difícil, mas temos confiança na liderança brasileira para entregar um resultado que contribua para a justiça climática global", afirmou a diretora de Campanhas do Greenpeace Brasil, Raíssa Ferreira.

#### Transição energética 1

O Ministério de Portos e Aeroportos está debatendo a criação de linhas de financiamento para ações de transição energética no setor aeroviário. A medida foi destacada pela secretária-executiva da pasta, Mariana Pescatori, durante a 1ª sessão plenária do Fórum de Transição Energética na Aviação Civil (Fotea), que ocorreu na última quinta-feira, dia 21, na sede do Ministério, em Brasília. O evento ainda tratou sobre os desafios da redução de emissões de poluentes no transporte aéreo, regulação compatível com o mercado internacional, eficiência energética e o papel do combustível sustentável na aviação.

#### Transição energética 2

Segundo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), estima-se que as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs) provenientes da utilização de combustível de jato aumentarão entre 200% e 500% até 2050, se mantidos os padrões operacionais da atualidade. Para especialistas da indústria do transporte aéreo, o combustível sustentável de aviação (SAF, do termo em inglês Sustainable Aviation Fuel) é o principal impulsionador da redução de emissões, com tecnologias baseadas em hidrogênio e soluções de eletrificação seguindo em importância (ICAO).

# Veto à carne do Mercosul provoca crise comercial com Carrefour

Entidades do agronegócio e frigoríficos brasileiros reagem à exclusão de carnes do bloco sul-americano na França

Divulgação/Carrefour



A mobilização também cresceu entre consumidores e comerciantes brasileiros, com campanhas nas redes sociais e iniciativas para cortar relações comerciais com o Carrefour

Da Redação  
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O agronegócio brasileiro intensificou a mobilização contra a decisão do Carrefour de banir carnes do Mercosul nas lojas francesas, citando preocupações ambientais e climáticas. Grandes frigoríficos, como JBS, Marfrig e Masterboi, já teriam iniciado a suspensão do fornecimento de carnes ao grupo no Brasil. O movimento tem o apoio do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), que repudiou a medida, classificando-a como "preconceituosa".

A crise começou na quarta-feira (20), quando o CEO do Carrefour, Alexandre Bompard, anunciou que a rede não comprará mais carnes do Mercosul para as lojas na França. Em carta à FNSEA (Federação Nacional

dos Sindicatos de Agricultores), ele destacou que o acordo comercial entre União Europeia (UE) e Mercosul colocaria em risco o mercado francês com carnes que, segundo ele, "não respeitam normas e exigências locais".

O Carrefour afirmou que a decisão é restrita às lojas francesas e atende a uma demanda interna, sem questionar a qualidade das carnes do Mercosul. Paralelamente, o grupo francês Les Mousquetaires, dono das redes Intermarché e Netto, aderiu à mesma política, ampliando o boicote às carnes sul-americanas. O Brasil, principal exportador de carne bovina do mundo, representa um dos maiores mercados de fornecimento para esses grupos, aumentando a pressão sobre os frigoríficos.

O anúncio gerou forte reação no Brasil. O Ministério da Agricultura criticou a atitude, ressaltando que o país adota rígidos padrões ambientais e sanitários. Além disso, enfatizou que a medida desconsidera avanços do setor agropecuário e reforça visões distorcidas sobre a produção brasileira, o que prejudica as relações co-

merciais entre Mercosul e UE.

Entidades como a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Sociedade Rural Brasileira e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) se uniram ao coro de repúdio. A Federação de Hotéis, Bares e Restaurantes do Estado de São Paulo (Fhoresp) defende um boicote aos produtos da rede. Também houve manifestação de associações rurais, que veem na decisão um ataque à reputação do agronegócio brasileiro.

A mobilização também cresceu entre consumidores e comerciantes brasileiros, com campanhas nas redes sociais e iniciativas para cortar relações comerciais com o Carrefour, dono das marcas Carrefour, Atacadão e Sam's Club. Setores do varejo e alimentação consideram a medida um ataque direto ao Brasil, enquanto frigoríficos já estariam revisando seus contratos de fornecimento.

**O MOVIMENTO TEM O APOIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA (MAPA), QUE REPUDIOU A MEDIDA, CLASSIFICANDO-A COMO "PRECONCEITUOSA"**

## NACIONAL

# Reforma tributária: setor de infraestrutura debate impactos e propõe ajustes no Senado

Representantes destacam desafios em investimentos e pedem previsibilidade para modernização e expansão de portos, ferrovias e gás natural

Geraldo Magela/Agência Senado



A discussão sobre os impactos da reforma tributária ocorre em meio às tratativas do Congresso para avaliar o primeiro projeto de regulamentação da emenda constitucional

YOUSEFE SIPP  
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) do Senado Federal reuniu na quinta-feira (21) representantes do setor de infraestrutura para debater os impactos da reforma tributária na economia do Brasil.

A discussão ocorre em meio às tratativas do Congresso Nacional para avaliar o primeiro projeto de regulamentação da emenda constitucional.

O relatório do Projeto de Lei Complementar nº 68, de 2024, que institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS), o Imposto Seletivo (IS) e outras medidas, está em fase de análise pelos senadores. Este foi o décimo de uma série de 11 debates promovidos pela CCJ, com o objetivo de ouvir os setores impacta-

dos pelo texto na economia.

O presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, apresentou uma sugestão para que o regime aduaneiro do Reporto seja estabelecido de maneira perene na legislação, e não somente até 2028, como foi instituído.

O Reporto é um benefício voltado para estimular a modernização e expansão da infraestrutura portuária, suspende o pagamento de impostos sobre a importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, desde que sejam destinados ao ativo imobilizado dos destinatários.

A isenção ou suspensão abrange o Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e PIS/Cofins-Importação. Povia argumentou que a desoneração sobre esses bens traz uma previsibilidade tributária, que é fundamental no caso de setores como o de portos e ferrovias, que demandam investimentos de grande escala.

“A tributação de bens de capital sempre acaba por ser um inibidor de investimentos, pendente da produtividade,

que é o grande problema do Brasil hoje em termos de competitividade internacional”, afirmou Povia. “Sempre que falamos também de investimentos dessa natureza, as empresas precisam se planejar a médio e longo prazo, para que saibam com antecedência que a desoneração será perene, garantindo o planejamento eficiente e a continuidade dos projetos de infraestrutura”.

O diretor jurídico e regulatório da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Yuri Pontual, propôs uma mudança no projeto de lei, especificamente na parte que trata do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos no setor ferroviário.

“Foi inserido na Câmara dos Deputados um dispositivo que faz exigência de regularidade fiscal e trabalhista para a obtenção do requerimento de reequilíbrio. A gente entende que não faz sentido, já que é um direito das concessionárias. As ferrovias perpassam, às vezes, centenas de municípios, e essa regularidade tem que ser comprovada em cada município. Então, é um custo adminis-

trativo enorme para o levantamento dessas certidões”, defendeu Pontual.

## Crítica à legislação

Marina Cyrino, gerente de Assuntos Jurídicos e Regulatórios da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás), criticou a legislação tributária atual da categoria. A especialista apontou que, apesar da implementação da Lei 14.134, de 2021, conhecida como a Lei do Gás, a norma ainda não se ajustou ao novo modelo de operação.

“Toda a parte de obrigação acessória do transporte de gás por gasoduto é regulada da mesma forma que o transporte por caminhão. Estamos tratando um fluxo contínuo como se fosse o transporte de caixas de sapato por caminhão. O sistema é totalmente diferente”, declarou.

Segundo a executiva, a ATGás pede a adequação da regulação tributária à Lei do Gás. “Reduziria muito os custos de transação, pois diminui as obrigações acessórias e a quantidade de documentos fiscais

que precisam ser elaborados, tanto pelos carregadores, que contratam o transporte de gás para o gasoduto, quanto pelos transportadores, sem reduzir a arrecadação tributária”, disse Marina.

Participaram do debate: Mário Luiz Menel, do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase); Renata Isfer, da Associação Brasileira de Biogás (Abiogás); Mário Campos, da Bioenergia Brasil; Christianne Dias Ferreira, da Associação Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon); Marcos Ferrari, da Conexis Brasil Digital; Rubens Rizek Júnior, da Associação Nacional de Pesquisa da Economia Energética (Anpeen); Roberto Ardenghy, do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP); Fernanda Sá, da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeólica); Rodrigo Schuch Wegmann, da Associação NEO; Edgar Serrano, da Federação Nacional das Empresas de Informática (Fenainfo); e Dalton Cesar Cordeiro de Miranda, da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

# Petrobras aprova plano de R\$ 560 bilhões até 2029

Companhia aposta no pré-sal, energias limpas e maior capacidade de produção e refino

Divulgação/Agência Petrobras

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br



No segmento de Gás e Energia, a Petrobras prevê o desenvolvimento de duas usinas termelétricas no Complexo de Energia Boaventura, em Itaboraí, no Rio de Janeiro

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou o Plano de Negócios 2025-2029 (PN 2025-29), que prevê investimentos de US\$ 111 bilhões (cerca de R\$ 560 bilhões) ao longo dos próximos cinco anos. Esses recursos serão distribuídos entre a Carteira de Projetos em Implantação (US\$ 98 bilhões ou R\$ 494 bilhões) e a Carteira de Projetos em Avaliação (US\$ 13 bilhões ou R\$ 65,5 bilhões).

A distribuição inclui:

- US\$ 77 bilhões (R\$ 388,6 bilhões) serão destinados à exploração e produção (E&P), com cerca de 60% focados em ativos do pré-sal. A Petrobras planeja investir em projetos de revitalização em campos maduros, especialmente na Bacia de

Campos, para ampliar os fatores de recuperação de petróleo.

- US\$ 20 bilhões (R\$ 101 bilhões) serão aplicados em refino, transporte, comercialização, petroquímica e fertilizantes. A companhia busca expandir a capacidade de destilação de 1,813 milhão para 2,105 mi-

lhões de barris por dia e ampliar a oferta de produtos como Diesel S10 e lubrificantes.

- US\$ 11 bilhões (R\$ 55,5 bilhões) irão para projetos relacionados ao gás natural e energias de baixo carbono.
- US\$ 3 bilhões (R\$ 15,2 bilhões) serão destinados a inici-

ativas corporativas.

O plano está alinhado com o PE 2050, estratégia de longo prazo que visa neutralizar emissões operacionais de carbono até 2050. Além disso, há destaque para a transição energética, com previsão de investimentos de US\$ 16,3 bilhões (R\$ 82,2

bilhões) em energias de baixo carbono, descarbonização e pesquisa e desenvolvimento (P&D). Esse valor representa um aumento de 42% em relação ao plano anterior.

No segmento de Gás e Energia, está previsto o desenvolvimento de duas usinas termelétricas no Complexo de Energia Boaventura, em Itaboraí (RJ). A implementação desses projetos dependerá do sucesso em leilões futuros de capacidade energética.

O fornecimento de energia pela Petrobras deve passar de 4,3 exajoules (EJ) em 2022 para 6,8 EJ em 2050, mantendo a participação de 31% na oferta primária de energia do Brasil. A companhia afirma que continuará focada em produção crescente com menor pegada de carbono e na ampliação do portfólio de produtos mais sustentáveis.

# INFRA

Infraestrutura, Conectividade e Desenvolvimento Sustentável

## 28.11.2024

📍 Arena B3/São Paulo

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO

FAÇA SUA INSCRIÇÃO

Patrocínio:



Realização:



Correalização:



## REGIÃO SUDESTE

# SP abre consulta pública para concessão do sistema de balsas

Previsão é de que o leilão ocorra em 2025 e gere investimentos de R\$ 1 bilhão

VANESSA PIMENTEL  
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

O Governo de São Paulo lançou na sexta-feira (22) consulta pública para passar a gestão dos serviços de balsas no estado à iniciativa privada. A etapa é a última antes da publicação do edital. A previsão é que o leilão ocorra em 2025 e gere investimentos de R\$ 1 bilhão.

A PPP (parceria público-privada) inclui travessias operadas atualmente pelo Departamento Hidroviário, como as balsas que ligam Santos a Guarujá, na região da Baixada Santista, e São Sebastião a Ilhabela, no Litoral Norte.

Ao todo, o projeto prevê a operação, manutenção e exploração de 14 linhas aquaviárias, sendo oito litorâneas, três do sistema de balsas da Emae (Em-



A PPP inclui travessias operadas pelo Departamento Hidroviário, como as balsas que ligam Santos a Guarujá, na região da Baixada Santista, e São Sebastião a Ilhabela, no Litoral Norte

presa Metropolitana de Águas e Energia) e três no reservatório de Paraibuna. Juntas, atendem a mais de 50 mil usuários diariamente, de acordo com o Governo Estadual.

O investimento estimado é de R\$ 300 milhões, de acordo

com o projeto publicado no site da Secretaria de Parcerias em Investimentos, mas o Governo de São Paulo disse que o valor pode chegar a R\$ 1 bilhão. O contrato de concessão é de 30 anos e a demanda estimada para 2050 é de 22 milhões de

passageiros.

A proposta prevê a renovação de toda a frota, implantação de 20 novos terminais e ampliação ou reforma dos existentes. O contrato também deverá contar com eletrificação das travessias.

Confira os serviços de balsas que serão concedidos:

#### Litoral Norte

- São Sebastião-Ilhabela

#### Baixada Santista

- Santos-Vicente de Carvalho
- Santos-Guarujá
- Bertioga-Guarujá

#### Litoral Sul

- Cananéia-Continente
- Cananéia-Ilha Comprida
- Cananéia-Ariri
- Iguape-Juréia

#### Região Metropolitana de São Paulo

- Bororé-Grajaú
- Taquacetuba-Bororé
- João Bosco-Taquacetuba

#### Vale do Paraíba

- Porto Paraitinga
- Porto Natividade da Serra
- Porto Varginha

## Vast realiza primeira operação em terminal de líquidos do Porto do Açu

Operação inaugural ocorreu a partir de uma parceria que visa armazenamento e expansão de diesel marítimo no terminal

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Vast Infraestrutura, empresa de logística dedicada à movimentação de líquidos, concluiu no último dia 17 de novembro a primeira operação no Terminal de Líquidos do Açu (TLA), no Porto do Açu, em São João da Barra (RJ). O transbordo de diesel marítimo foi realizado na modalidade ship-to-barge, transferindo o combustível de um navio MR para uma barcaça. Essa operação atende embarcações de pequeno e médio porte, como rebocadores e embarcações de apoio offshore.

A operação inaugural foi realizada em parceria com a Efen Marine. A empresa especializada em fornecimento de combustíveis marítimos e ser-



O transbordo de diesel marítimo no Porto do Açu, no Rio de Janeiro, foi realizado na modalidade ship-to-barge, transferindo o combustível de um navio MR para uma barcaça

viços logísticos firmou um contrato de cinco anos para receber, armazenar e expedir diesel marítimo no terminal. Com o acordo, a Efen terá acesso a 20 mil metros cúbicos de armazenagem após a construção do parque de tancagem que está previsto para ser construído, para abastecimento de merca-

dos no Porto do Açu e nas Bacias de Campos, Espírito Santo e Santos.

O terminal também poderá movimentar combustíveis com menor pegada de carbono, como biocombustíveis misturados a combustíveis fósseis, contribuindo para a descarbonização do setor marítimo. O

projeto modular do TLA permitirá expansões futuras para atender às demandas crescentes do mercado brasileiro.

O TLA conta com dois berços operacionais, incluindo um deles com capacidade para receber navios da classe MR de até 59 mil toneladas, e terá um parque de tancagem de 84 mil

metros cúbicos em sua fase inicial, que será dedicado ao armazenamento de combustíveis marítimos, lubrificantes, derivados do petróleo e biocombustíveis.

Durante a construção do parque, as operações serão realizadas por transbordo (ship-to-ship e ship-to-barge), e os tanques permitirão o descarregamento direto de navios após sua liberação.

Em julho de 2024, a Vast firmou um contrato de 20 anos com a Vibra, posicionando o TLA como a principal porta de entrada para óleos básicos no Brasil, matéria-prima essencial para a produção de lubrificantes. A empresa também gerencia o T-Oil, terminal de petróleo no Porto do Açu, responsável por 50,2% das exportações de petróleo do Brasil no primeiro semestre de 2024. Este é o único terminal privado no país capaz de operar navios VLCC, e atende clientes como Petrobras, Shell, Equinor e TotalEnergies.

## REGIÃO SUDESTE

# Porto de Santos projeta bater recorde de movimentação em 2024

Agronegócio e contêineres impulsionaram crescimento em outubro e no acumulado do ano

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Santos (SP) consolidou, em outubro de 2024, a maior movimentação de cargas já registrada na série histórica desse mês. Foram 15,5 milhões de toneladas, um aumento de 8,4% em comparação ao mesmo período de 2023. No acumulado de janeiro a outubro, o porto soma 153,0 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 7,7% frente ao mesmo período do ano anterior. Esse resultado é recorde histórico para o período.

Os embarques, que totalizaram 10,9 milhões de tonela-

das em outubro, cresceram 1,4% em relação ao mesmo mês de 2023, enquanto as descargas tiveram alta expressiva de 30,0%, alcançando 4,6 milhões de toneladas. No acumulado do ano, os embarques somaram 112,9 milhões de toneladas (+6,0%) e as descargas, 40,0 milhões de toneladas (+13,0%).

A movimentação de contêineres continua aquecida e foi outro recorde importante, com 493,7 mil TEU movimentados em outubro, 12,3% a mais que em 2023, e 4.548 mil TEU no acumulado do ano, alta de 15,4%. As cargas do agronegócio continuam a destacar-se, com a soja em grãos atingindo 27,8 milhões de toneladas, o açúcar 23,4 milhões de toneladas e o milho 11,5 milhões de toneladas.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrou os



O segmento de carga geral solta movimentou no Porto de Santos 838 mil toneladas em outubro e 7,7 milhões no acumulado, puxado, principalmente, pelos embarques de celulose

nú-meros recorde. “A movimentação de cargas, contêineres e o fortalecimento do agronegócio destacam a relevância do Porto de Santos para o Brasil e o mundo. Estamos confiantes de que alcançaremos um novo recorde anual, reafirmando nosso papel como agente estratégico

para o comércio exterior brasileiro”.

Os grânéis sólidos somaram 7,6 milhões de toneladas em outubro (+7,7%), impulsionados pelo aumento nas exportações de açúcar a granel (+47,4%) e farelo de soja (+31,3%). No acumulado, foram 79,2 milhões

de toneladas (+2,2%), com a soja em grãos respondendo por 35,1% desse volume, o açúcar por 25,4%, o milho por 14,5% e a soja peletizada por 10,5%.

Os grânéis líquidos atingiram 1,8 milhão de toneladas em outubro (+5,8%) e 16,3 milhões no acumulado (+2,4%), com destaque para gasolina (+60,7%) e óleo combustível (+25,4%). No acumulado do ano as maiores participações ficaram com o óleo diesel e gasóleo (4,9%), óleo combustível (3,5%) e sucos cítricos (2,4%).

O segmento de carga geral solta movimentou 838 mil toneladas no mês (+3,7%) e 7,7 milhões no acumulado (+6,3%), puxado, principalmente, pelos embarques de celulose (+25,6%).

O fluxo de navios de janeiro a outubro somou 4.660 embarcações, um crescimento de 3,6%.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube  
@tv\_benews



www.tvbenews.com.br

REDE  
BE NEWS  
JORNAL • PORTAL • TV

Esta semana, a coluna BE Job traz vagas em destaque para profissionais em todas as regiões do país. Há oportunidades como Operador de Pedágio em Porangatu (GO), Analista de Compras em São Paulo (SP) e Mecânico III em Curitiba (PR). Empresas como Suzano, Cargill e Rumo oferecem posições em diversas áreas, de operações florestais a manutenção técnica. Algumas vagas são inclusivas para PCDs. Não perca a chance de se candidatar. Confira as descrições completas e os links de inscrição nas oportunidades destacadas acima.

# Coluna traz diversas vagas para diferentes níveis de ensino e áreas de atuação

resíduos de forma adequada. Eventualmente realizar descarregamento de farelo em casos de devolução.  
**Requisitos:** Ensino médio completo. Disponibilidade para trabalhar em turnos.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g8rl>

## REGIÃO NORDESTE

### ▶ Ensino Médio completo

#### ASSISTENTE DE OPERAÇÕES FLORESTAIS (AUTOPROPELIDO)

**Empresa:** Suzano  
**Cidade:** Brasilândia - MS  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Liderar e acompanhar serviços de aplicação de defensivos agrícolas com autopropelido. Monitorar suprimentos e insumos para garantir eficiência operacional. Realizar avaliações de qualidade e atualizar dados de produção, segurança e rotinas. Promover um bom clima organizacional com atitudes de liderança e comunicação eficaz. Garantir o cumprimento de normas de qualidade, segurança e sustentabilidade. Apoiar na logística de movimentação de pessoas, refeições, peças e insumos. Controlar estoques e realizar solicitações de reposição de materiais. Manter organização e limpeza do local de trabalho.  
**Requisitos:** CNH categoria B. Noções básicas do Pacote Office. Conhecimento intermediário em operações agrícolas mecanizadas.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g88w>

## REGIÃO SUDESTE

### ▶ Ensino Superior completo em Administração de Empresas, Gestão Financeira ou áreas afins

**ANALISTA DE COMPRAS**  
**Empresa:** Socicam

**Cidade:** São Paulo - SP  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Conduzir e participar de negociações contratuais visando minimizar riscos e garantir condições vantajosas para a empresa. Desenvolver novos fornecedores e gerenciar processos de concorrência, incluindo análise de propostas, mapas comparativos, negociações e adjudicações. Gerenciar registros de contratos, garantindo organização e acessibilidade. Oferecer treinamento sobre gestão e responsabilidades contratuais. Monitorar o cumprimento das políticas internas e dos termos contratuais. Avaliar o desempenho de fornecedores para assegurar qualidade e conformidade. Acompanhar prazos contratuais e notificar sobre datas importantes. Preparar relatórios gerenciais e análises de custos e desempenho. Trabalhar em colaboração com áreas como jurídico, TI, finanças e operações.  
**Requisitos:** Experiência de 3 a 5 anos na área. Habilidades em Excel avançado, Protheus 12 e Power BI.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g88F>

### ▶ Ensino Médio completo

#### ELETRICISTA DE MANUTENÇÃO EMPILHADEIRA

**Empresa:** Marimex  
**Cidade:** Santos - SP  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Executar manutenção elétrica em equipamentos movidos a diesel e GLP, incluindo empilhadeiras, reach stackers, porta-contêineres e geradores. Diagnosticar e reparar sistemas eletrônicos, CLP e CANBUS, assegurando a funcionalidade dos sistemas de segurança. Realizar calibração de sistemas de controle de ângulo e comprimento de lança em empilhadeiras de grande porte. Reparar placas eletrônicas utilizando ferro de solda e estanho. Executar reparos gerais em

equipamentos, serviços gerais, e utilizar PTA e gaiolas de proteção.  
**Requisitos:** Ensino Médio Completo. CNH Categoria B. Certificações em NR 33 e NR 35. Experiência sólida na função. Competências desejáveis: trabalho em equipe, comunicação, planejamento, organização, boa relação interpessoal e liderança.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g88X>

## REGIÃO SUL

### ▶ Ensino médio completo ou ensino superior cursando

#### MECÂNICO III

**Empresa:** Rumo  
**Cidade:** Curitiba - PR (Cajuru)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividades:** Realizar manutenções preventivas e corretivas em locomotivas. Inspeccionar, reparar e substituir componentes mecânicos e pneumáticos. Diagnosticar falhas utilizando ferramentas específicas. Executar desmontagem e montagem de sistemas e componentes. Documentar atividades de manutenção e atualizar sistemas de gestão. Colaborar com a equipe para otimizar processos e solucionar problemas. Participar de treinamentos e buscar aprimoramento técnico. Garantir eficiência e segurança das operações de locomotivas. Propor melhorias nos processos de manutenção.  
**Requisitos:** Experiência em manutenção mecânica. Conhecimentos técnicos sobre sistemas mecânicos e pneumáticos de locomotivas. Capacidade de trabalho em equipe e de seguir rigorosamente normas de segurança.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g8rg>

### ▶ Desejável Ensino Médio completo

**ARTÍFICE I**  
**Empresa:** Multilog

**Cidade:** Itajaí - SC  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Executar manutenção preventiva e corretiva em redes hidráulicas, hidrossanitárias, pintura, carpintaria, marcenaria, serralheria e alvenaria. Preparar infraestrutura para máquinas e equipamentos, quando necessário. Identificar e relatar necessidades de manutenção. Solicitar materiais necessários e atuar conforme orientações superiores. Realizar manutenção predial geral, incluindo reparos e conservação das unidades operacionais. Identificar defeitos em instalações e equipamentos, realizar testes e ajustes. Manter ferramentas e materiais de trabalho em bom estado. Comunicar quaisquer problemas que interfiram no desempenho do trabalho. Executar outras atividades correlatas ao cargo.  
**Requisitos:** Experiência na função. Conhecimento em manutenção civil, predial e hidráulica.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g88j>

### ▶ Ensino médio completo

#### AUXILIAR DE REEFER

**Empresa:** Portonave  
**Cidade:** Navegantes - SC  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Monitorar a temperatura dos contêineres reefers. Ligar, desligar e verificar a estrutura dos contêineres reefers. Identificar anormalidades no funcionamento e reportar problemas. Registrar as informações em livros e relatórios. Realizar reparos nos cabos e plugs de alimentação dos reefers. Auxiliar a equipe de manutenção.  
**Requisitos:** Curso de Elétrica Básica. Desejável curso de NR10 e NR35. Desejável experiência em monitoramento e/ou reparo de reefers.  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g88q>

## REGIÃO NORTE

### ▶ Ensino Médio completo

#### PROFISSIONAL PARA BANCO DE TALENTOS - CONVERSÃO TISSUE

**Empresa:** Suzano  
**Cidade:** Belém - PA  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Banco de Talentos destinado a profissionais com experiência na área de Conversão Tissue. Possibilidade de ser considerado para futuras oportunidades relacionadas à área.  
**Requisitos:** Experiência na área de Conversão Tissue. Perfil que se alinhe ao propósito e valores da Suzano. Disponibilidade para trabalho presencial em Belém - PA. Inclusivo a PCD (Pessoas com Deficiência).  
**Inscrições:**  
<https://shre.ink/g8rS>

#### OPERADOR(A) II DE RECEBIMENTO

**Empresa:** Cargill  
**Cidade:** Porto Nacional - TO  
**Período:** Tempo integral  
**Atividades:** Operar painéis de controle para carregamento de farelo de soja em caminhões. Realizar checklists e inspeções visuais em veículos. Garantir a qualidade e a conformidade do carregamento, incluindo lacração de veículos quando necessário. Coletar amostras de produto para contraprova e registro. Manter o setor limpo e organizado, realizando higienização com ar comprimido e descartando



## HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

### ► ESTRATÉGIA

# Sucesso profissional: o Ensino Superior é a única opção?

((

Sonhar é acordar-se para dentro”

Mario Quintana

Quero acompanhar o poeta Mario Quintana nessa afirmação, questionando um sonho que habita a imaginação de nós brasileiros há algumas gerações: o diploma universitário. E a ideia de que ele é o passaporte, talvez o único e melhor – e esse é o meu ponto – , para uma vida profissional de sucesso e, por consequência, o progresso socioeconômico. Não é verdade.

Há outros caminhos, como empreender, por exemplo. Ou a formação em Nível Técnico ou Tecnológica.

Por que estigmatizamos esses cursos, como algo de menor valor profissional?

Como é comum dizer que “o que é bom para os Estados Unidos, é bom para o Brasil”, fui buscar por lá elementos para construirmos juntos a nossa análise. Os jovens americanos estão vivendo um fenômeno chamado “Toolbelt Generation”, ou seja, a geração disposta a usar o cinturão de ferramentas, típico da mão de obra que põe a mão na massa ou orienta diretamente o pessoal que o faz.

E por que se questionam? Porque muitos estão entendendo que o custo médio de US\$ 40.000 investidos na formação superior, somado ao estresse de pagar os financiamentos, não compensa. Os números mostram que, desde o início da pandemia, cerca de 900.000 jovens optaram por não se matricularem numa Universidade.

Quatro em cada dez afirmam que a preocupação com o pagamento do débito afeta negativamente sua saúde emocional. Oito em dez afirmam que esse é um “enorme fardo” a ser carregado.

Quais são os outros números desse cenário? O custo da formação em nível técnico naquele país vai de US\$ 3.600 a US\$ 16.000, dependendo do tipo, e leva cerca de um ano para ser concluído. Um encanador (ou um profissional de instalação de aquecimento residencial) ganha em média US\$ 61.550 anuais. O salário médio de um técnico é de US\$ 48.060, pelo mesmo período, segundo o US Bureau of Labor Statistics.

Há um contraponto a essa conjuntura? Sim. Um estudo da Universidade Georgetown mostra que, até 2031, a compreensão completa e correta de 72% das atividades laborais dos postos de trabalho vai exigir nível superior de estudos. Leia-se capacidade de pesquisar. O mesmo estudo mostra que, ao final da carreira, um profissional de nível superior terá ganhos de US\$ 1,2 milhão acima do profissional de nível médio.

E aqui no Brasil?

Aqui o aspecto financeiro pesa menos na decisão. Há muitas

opções de qualidade com baixo custo. O aspecto cultural influencia mais.

Os números oficiais mostram que apenas 11% dos jovens entre 19 e 24 anos, a idade de fazer a opção sobre a carreira que seguirão, optam pelo Ensino Técnico. Em países como Alemanha, Suíça e Cingapura, esse número é de 44%. Quatro vezes mais.

Até aqui, não fiz julgamento de valor. Só apresentei os números.

Daqui para frente, farei o contrário: a defesa dos ensinos Técnico e Tecnológico como opção concreta de início de carreira, uma vez que os conhecimentos e habilidades que eles fornecem permitem uma inserção mais rápida e com qualidade no mercado de trabalho.

Nada impede que, mais tarde, com disciplina e dedicação, o acesso à Universidade seja feito também. Eu mesmo segui esse caminho: passei pela Aprendizagem Profissional no Senai, pelo curso técnico na mesma Instituição e – já trabalhando – para a universidade.

Parece-me um caminho natural, que não carrega com tanta responsabilidade a decisão de escolher uma carreira, sendo ainda tão jovem, desconhecendo as inúmeras possibilidades que o mercado de trabalho oferece hoje em dia. O próprio Senai, que citei acima, declara que 42% dos estudantes dessa faixa etária pouco ou nada conhecem sobre cursos profissionalizantes.

Outro argumento contra o certo desprezo que temos sobre os cursos técnicos e tecnológicos é que eles são voltados para áreas básicas do conhecimento. Não é verdade!

O Senac/RJ está lançando um programa denominado Etim – Estudo Técnico Integrado ao Médio – que oferece opções nas áreas de Administração, Multimídia e Inteligência Artificial. O Centro Paula Souza e as fatec’s e etec’s oferecem outro grande número de opções, que incluem Nutrição e Dietética, Gestão de Eventos, Gastronomia e Hospedagem.

As empresas passam a olhar esse mundo com outros olhos também. A Tetrapak, pela primeira vez, inclui níveis técnicos em seu programa chamado Futuros Talentos, com oportunidades nas áreas de Mecatrônica, Elétrica, Controle & Automação e Robótica.

Há um mundo de opções, variadas e sofisticadas, à disposição de quem tiver a visão de olhar esse universo, que é muito mais amplo do que os casos que cito aqui.

Já há uma luz no fim do túnel. De 2022 para 2023, houve uma alta de 12% nos ingressos aos cursos de Educação Profissional e Tecnológica.

Vamos acompanhar esses números, mas as palavras são disposição, disciplina e vontade de aprender e crescer. São elas que definirão o sucesso. Na vida, não apenas na escola.

PARCECE-ME UM CAMINHO NATURAL, QUE NÃO CARREGA COM TANTA RESPONSABILIDADE, A DECISÃO DE ESCOLHER UMA CARREIRA, SENDO AINDA TÃO JOVEM, DESCONHECENDO AS INÚMERAS POSSIBILIDADES QUE O MERCADO DE TRABALHO OFERECE HOJE EM DIA. O PRÓPRIO SENAI, QUE CITEI ACIMA, DECLARA QUE 42% DOS ESTUDANTES DESSA FAIXA ETÁRIA, POUCO OU NADA CONHECEM SOBRE CURSOS PROFISSIONALIZANTES

## OPINIÃO

**WALDECK ORNÉLAS**

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

## ▶ PLANEJAMENTO

## BR-101, BR-242 e Via Bahia

A

malha rodoviária baiana – ainda hoje, o principal suporte logístico do estado – não tem sido, ao longo dos últimos anos, expandida nem modernizada. Carece também de adequados cuidados de manutenção e conservação, contribuindo, desta forma, para o isolamento logístico

da Bahia.

Assim, deveria ser recebida com entusiasmo a informação, divulgada pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes, de que, finalmente, duas das mais importantes rodovias federais na Bahia estarão em um novo bloco de licitações para concessão ao setor privado: a BR-101, que atravessa longitudinalmente todo o estado, e a BR-242, que cruza a Bahia no sentido Leste-Oeste.

Quanto às prioridades, não há dúvida. Qual não é a surpresa, contudo, ao saber-se que serão licitadas sob um novo modelo, que tem como estratégia reduzir obrigações contratuais, demandar menos investimentos e prometer um retorno mais rápido... O objetivo de tais contratos “enxutos”, cuja licitação será realizada no segundo semestre de 2025, é “possibilitar tarifas mais baratas”!!!!...

Desta forma, a informação trouxe mais preocupação do que alívio.

Que o Governo Federal não tem recursos para investir em infraestrutura, todos sabem. Mas o objetivo das parcerias de investimento é atender às demandas do desenvolvimento nacional. O valor da tarifa é resultante das diversas variáveis envolvidas nos respectivos projetos.

“O que diferencia esse leilão para o tradicional é o serviço que eu vou ter na rodovia. Quando eu faço um leilão normal, faço duplicação, muitas obras para melhorar a capacidade. Essas rodovias (em estudo) não têm a necessidade disso, não têm tráfego para exigir a duplicação, então não preciso fazer esses investimentos”, explicou o secretário. É o que informa a matéria.

Na verdade, ao fim e ao cabo, trata-se de contratos de manutenção, que envolverão investimentos imediatos cujo “foco será a recuperação da rodovia, com melhoria da pista e sinalização, além de eventual redesenho do traçado”.

São “estradas com fluxo menor de veículos, mas com transporte de carga relevante”. Ora, embora maior quantidade de automóveis gere maior receita em pedágio, o fato de serem rodovias que se caracterizam, predominantemente, pelo transporte de cargas, exige cuidado, atenção e prioridade, por cumprirem importante função econômica.

É o caso da BR-242, que faz a ligação do Oeste baiano com o BTS-Port, o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos. Como tratá-la como estrada de menor importância, no momento em que a Bahia está mobilizada para escoar pelos portos da BTS o algodão aqui produzido, que atualmente passeia pelo País, indo sair pelo Porto de Santos, sendo a Bahia o segundo maior produtor nacional?

Já consta do PAC3 a duplicação do trecho entre Luiz Eduardo Magalhães e Barreiras, no interior do principal polo de produção do Matopiba, desprezando-se o longo caminho que

os grãos percorrem para chegar ao litoral. Sem contar que a rodovia serve também à Chapada Diamantina. Muitos trechos necessitam, pelo menos, de terceira faixa.

A BR-101 – aqui chamada de Rio-Bahia litorânea – se estende de Touros, no Rio Grande do Norte, a São José do Norte, no Rio Grande do Sul, totalizando 4.824,6 km, percorrendo longitudinalmente todo o litoral brasileiro, em sentido paralelo à BR-116. Constituem, ambas, eixos principais da rede rodoviária nacional e transportam elevado volume de cargas e passageiros.

Alagoinhas, Feira de Santana (Humildes), Cruz das Almas, Santo Antonio de Jesus, Itabuna, Eunápolis e Teixeira de Freitas são algumas das mais importantes cidades baianas que estão ao longo do seu percurso.

Observe-se que, há décadas, a BR-101 vem sendo duplicada. Inicialmente vista apenas como litorânea e turística, é hoje em dia, principalmente, uma rodovia de cargas, e já sobrecarregada. Duplicada em praticamente todo o Nordeste, somente agora a duplicação chega à Bahia, no trecho da divisa SE-BA até Feira de Santana, ainda assim incompleta. Considerada uma rodovia perigosa pelo seu traçado sinuoso – principalmente no Extremo Sul baiano –, continua a requerer tratamento adequado no trecho de maior tráfego, entre a divisa ES-BA e Feira de Santana.

Ainda agora, a União acaba de reequacionar o contrato da concessionária do trecho da BR-101 no Espírito Santo, que se estende até Mucuri, na Bahia, município onde está a fábrica de celulose da Suzano. Só na Bahia não há necessidade de duplicação?

Neste novo modelo de concessões, as empresas não terão a obrigação de manter reboques e ambulâncias em caso de incidentes nas rodovias – continua a matéria. Estes custos serão repassados para os proprietários de veículos que os utilizem ou suas seguradoras.

Se o objetivo é reduzir tarifa, a forma de fazer não é enxugando os projetos, mas dando os subsídios que a União, atualmente, não tem condição de conceder. Em qualquer hipótese, está equivocada a lógica de comprometer os investimentos necessários para obter redução na tarifa. Cabe ao poder concedente fazer os estudos técnicos, indicar os investimentos necessários e, aí sim, colher a menor tarifa no momento da licitação, não como diretriz para o projeto.

O prazo de concessão também será mais curto. Menos mal. Mas nem por isso podemos nos acomodar diante de uma perspectiva tão negativa para a economia baiana.

A Bahia já viu este filme, nas concessões por menor preço do governo Dilma, e o resultado é a situação em que as BR-116/324 se encontram. Para corrigir o erro, o próprio Governo está propondo indenizar a concessionária Via Bahia em quase R\$ 1 bilhão, para rescindir o contrato. Vamos reincidir?

Estas tais concessões “light” – como estão sendo chamadas – são de todo inconvenientes, inadequadas e desnecessárias. Se é para colocar o estado diante de duas novas Via Bahia – a famigerada concessionária das BR 116/324 – é preferível não fazê-las. A Bahia está traumatizada. Deve agradecer e dispensar.

A BAHIA JÁ VIU ESTE FILME, NAS CONCESSÕES POR MENOR PREÇO DO GOVERNO DILMA, E O RESULTADO É A SITUAÇÃO EM QUE AS BR-116/324 SE ENCONTRAM. PARA CORRIGIR O ERRO, O PRÓPRIO GOVERNO ESTÁ PROPONDO INDENIZAR A CONCESSIONÁRIA VIA BAHIA EM QUASE 1 BILHÃO DE REAIS, PARA RESCINDIR O CONTRATO. VAMOS REINCIDIR?

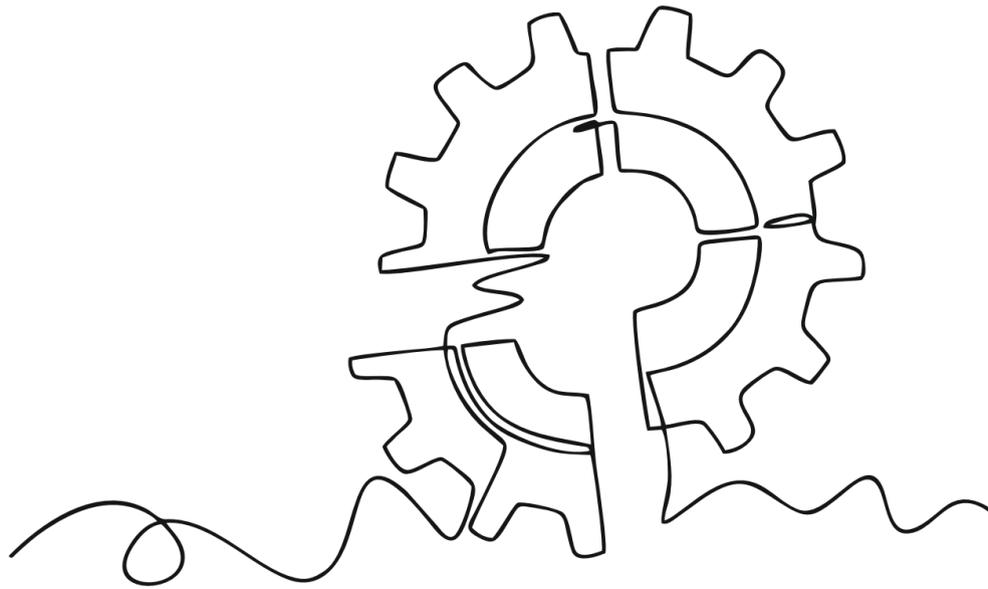


### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

#### ► INFRAESTRUTURA

## Infraestrutura para as regiões negligenciadas



**P**olíticas igualitárias não promovem a equidade e facilmente deixam muitos da sociedade para trás. Paul Collier, em seu novo livro “Left Behind: A New Economics for Neglected Places” (algo como “Deixados para trás: uma nova economia para lugares negligenciados”, lançado em junho deste ano, ainda sem tradução, pela Penguin), começa sua reflexão com a indústria do aço de South Yorkshire que quebrou nos anos 1980 e, hoje, é uma das regiões mais pobres da Inglaterra.

Dentre diversas outras questões, o autor conclui que não há um único método de recuperação de economias outrora prósperas que se perdem e afundam em pobreza - e “devem variar de acordo com os contextos locais”. Ainda segundo o autor, as abordagens devem conter métodos que recuperem a economia passo a passo, dada a variedade de problemas de cada localidade. O autor, após suas pesquisas, deixa evidente a razão pela qual os métodos “genéricos” empregados por consultorias e bancos internacionais de desenvolvimento não são efetivos em solucionar problemas de desenvolvimento ou redensolvimento (como também discutido por Mazzucato e Collington no livro “A grande falácia: Como a indústria da consultoria enfraquece as empresas, infantiliza governos e distorce a economia”).

Outra questão que chama a atenção no texto é que não há métodos preditivos que consigam ser assertivos em problemas complexos. O autor discute várias questões e regiões, chegando até a uma discussão sobre a guerra (em curso) da Ucrânia e a imprecisão dos modelos preditivos iniciais. Longe de ter a intenção de resenhar o livro, trago a questão para refletir sobre a necessidade de transformar o Brasil em um local mais próspero. Nossas agendas públicas

de economia se desgarraram da necessidade de transformação social. Estamos regredindo em políticas públicas trabalhistas e empresariais, focados unicamente em uma perspectiva especulativa e financeira, vendendo um medo eterno pelo “déficit fiscal”, sem pautas de crescimento.

A economia depende primariamente do otimismo e das expectativas. Precisamos de políticas públicas para incluir milhões de pessoas e de cidades em uma rota produtiva, com infraestrutura sustentável. Grandes planos para a infraestrutura sustentável precisam sair do papel e não apenas planos para não fazer nada, o que mais temos em relação aos desafios ambientais. Como exemplo, sigo incomodado como não fazemos nada de infraestrutura na Amazônia, sob uma desculpa recorrente (e falsa!) de preservação do meio ambiente. De fato, usamos a natureza como desculpa para a inércia, pois há um espaço enorme para ampliação da governança da Amazônia.

A saída para um país próspero passa por descolarmos as análises e discussões econômicas que tratam o Estado como uma empresa ou uma pessoa física. A alocação de gastos deve constituir um modelo futuro em que soluções regionalizadas e continuadas levem à correção do baixo desenvolvimento humano, com mais recursos para regiões periféricas, como na Amazônia, transformando suas perspectivas econômicas. A inserção de mais infraestrutura, com sustentabilidade, tem o potencial de gerar empregos, desenvolvimento e transformações, mas só faremos isso se tivermos a intenção de crescer e de transformar a sociedade para melhor. Fora disso, seguiremos a sugar o Tesouro Nacional e a sociedade com taxas de juro aviltantes, em um caos, com pessimismo continuados e discussões apenas sobre a próxima eleição ou como destruir o Estado e transferir recursos para cima da pirâmide social.

SIGO INCOMODADO COMO NÃO FAZEMOS NADA DE INFRAESTRUTURA NA AMAZÔNIA, SOB UMA DESCULPA RECORRENTE (E FALSA!) DE PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE. DE FATO, USAMOS A NATUREZA COMO DESCULPA PARA A INÉRCIA, POIS HÁ UM ESPAÇO ENORME PARA AMPLIAÇÃO DA GOVERNANÇA DA AMAZÔNIA