

ORÇAMENTO

Lula evita falar em cortes

O presidente falou à imprensa ontem, mas não aceitou perguntas que tratassem do pacote em estudo para conter o excesso de gastos

» CAMILA CURADO
» JAQUELINE FONSECA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva silenciou, ontem, sobre o tema que mais preocupa os observadores da cena política e econômica do país. Na entrevista coletiva realizada antes do início das provas do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem), Lula queria falar sobre educação (**leia mais nas páginas 6, 13 e 17**), mas os repórteres queriam saber quando sairia o pacote de cortes de gastos prometido pela equipe econômica há duas semanas.

Perguntado sobre a questão, o presidente se recusou a responder. “Eu não vou discutir nenhum assunto que não seja educação”, disse, na sede do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep), em Brasília, ao lado do ministro da Educação, Camilo Santana.

Os jornalistas ainda insistiram: “Mas nem corte de gastos?”, e o presidente retrucou. “Nada. Nem Estados Unidos, nem Venezuela, nem a Nicarágua, nem a Rússia, nem a China. Hoje é Enem. Hoje o assunto é Enem. E o ministro já deu as informações para vocês, está bem?”.

Ao ser perguntado porque orientou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad a cancelar uma viagem à Europa, que faria hoje (**leia mais sobre o assunto na página 7**), o presidente deixou a coletiva sem responder.

A Junta de Execução Orçamentária (JEO), composta pelo ministro Haddad, pelas ministras do Planejamento e Orçamento do Brasil, Simone Tebet, e

da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, e pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, vem se reunindo com presidente para a elaboração de um conjunto de medidas para conter o excesso de gastos e garantir o cumprimento do arcabouço fiscal.

Em uma das reuniões da JEO na semana passada, Simone Tebet explicou aos jornalistas que o trabalho para construir “um pacote consistente, autorizado”, que “dê conforto” para os dois poderes, e que não tem pressa na aprovação do plano, mas na entrega dele. “Não adianta o presidente dar o Ok e ter alguma medida que o Congresso não aprove”, justificou sobre a demora em apresentar o projeto.

Revisão médica

Antes de se dirigir ao Inep, Lula esteve no Hospital Sírio-Libanês, em Brasília, para repetir exames de imagem. Desde o acidente doméstico, sofrido no dia 19 de outubro, o presidente tem feito visitas frequentes ao hospital para realizar novos exames e verificar a situação de saúde. Todos os exames apontaram para um quadro satisfatório em relação ao estado de saúde. Desse modo, os médicos afirmam que Lula segue apto a exercer as atividades e o trabalho de modo geral.

A última visita do presidente Lula ao hospital foi há três dias. Naquela oportunidade, os exames demonstraram que “o presidente está apto a exercer sua rotina de trabalho em Brasília.”

O boletim médico emitido ontem afirma que o presidente segue estável. “Permanece sem

Reprodução/Redes Sociais



Alheio aos problemas fiscais, Lula passou pelo pomar com Janja e recusou-se a responder aos jornalistas

sintomas e o exame apresenta estabilidade em relação aos anteriores, devendo manter suas atividades habituais. Uma nova avaliação ocorrerá em uma semana, com a continuidade apenas do acompanhamento clínico”, diz o documento.

Umbuzada

Mais cedo, a primeira-dama Janja da Silva compartilhou um vídeo, em suas redes sociais, no qual o casal passeia pelo pomar do Palácio da Alvorada. No vídeo, sem demonstrar preocupação com o risco fiscal, Lula descreve as frutas que os dois encontram pelo bosque. Primeiro, um pé de buriti, cuja fruta ele não consegue consumir, mas deixa para as visitantes araras. “O buriti é uma fruta muito dura, mas para o bico das araras, não é”, disse Lula. Apontando um butiri para a câmera, ele prosseguiu: “Esse aqui é uma oferta do presidente para as araras que frequentam o Palácio da Alvorada”, brincou.

Depois, diante de um pé de umbu, Lula comentou, admirado, que não sabia da existência da espécie no Cerrado. “Achara que só existia no Nordeste”, disse ele. Olhando para a câmera, completou: “Janja, você nunca tomou uma umbuzada”, referindo-se à bebida que costuma ser oferecida, especialmente às crianças, na região onde ele nasceu. “Meu irmão, Vavá, batia o leite fervendo com umbu e fazia a umbuzada. Era muito bom!”.

Não foi a primeira vez que Lula cita a umbuzada da família. Em 2016, ele disse que foi “criado com umbuzada”, em referência à sua resistência física e política.

MARCOPOLO INVESTE NA FABRICAÇÃO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS NO BRASIL

MODELO ATTIVI INTEGRAL FAZ PARTE DO MOVIMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PARA ACELERAR A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE

Apresentado por:



Divulgação/Marcopolo



Conheça o Attivi, veículo elétrico com produção 100% brasileira

Com 75 anos de história, a Marcopolo é referência mundial no desenvolvimento de soluções de mobilidade. A empresa brasileira, com o passar das décadas, tem buscado inovar no que diz respeito aos produtos oferecidos no mercado, levando em consideração aspectos como qualidade, segurança e sustentabilidade.

A partir dessas premissas, a marca fortaleceu o seu comprometimento com a descarbonização dos sistemas de transportes de passageiros. Foi nesse contexto que surgiu o Attivi, veículo elétrico disponibilizado na versão integral, com chassi e carroceria da própria Marcopolo; e também feito em parceria com as principais montadoras do mundo. No primeiro semestre deste ano, foram entregues oito modelos para o mercado.

Totalmente produzido no Brasil, a versão integral consolida o desenvolvimento de uma solução nacional completa de mobilidade urbana sustentável, com configurações diferenciadas e adaptáveis, capazes de atender às

condições de operação e durabilidade exigidas pelas operadoras brasileiras.

“Para nós é motivo de orgulho sermos responsáveis pelo desenvolvimento de um veículo eletrificado 100% brasileiro, que conta com a expertise da engenharia automotiva do país e alia a confiabilidade e segurança, que o mercado já tem na Marcopolo, aos mais modernos recursos tecnológicos”, pontua Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing.

Na prática, os ônibus contam com itens fabricados por empresas nacionais, inclusive de baterias e componentes eletroeletrônicos. Além disso, possuem um conceito inovador, segundo Portolan, para o transporte coletivo urbano. “Isso envolve o projeto

dos chassis, powertrain (motorização) elétrico e de todo o sistema de eletrificação e recarga, inclusive do software de gestão e gerenciamento de todas as funcionalidades”, explica.

Ele destaca, ainda, que a Marcopolo vem desenvolvendo novas tecnologias para oferecer ao mercado produtos e soluções sustentáveis de mobilidade. “Isso vai além da produção de carrocerias: abrange novas tecnologias, sistemas de mobilidade e novos modais. A empresa participa, há alguns anos, dos mais importantes projetos para produção de ônibus que utilizam combustíveis renováveis, como o gás natural, Hidrogênio e até Fuel Cell”, conta.

Segundo Portolan, a companhia já desenvolveu cerca de 700 ônibus

elétricos e híbridos, com chassis de parceiros, que estão em circulação em diversos países, como Colômbia, Chile, Argentina e Austrália, além do Brasil. Desde a sua fundação, a Marcopolo já produziu cerca de 500 mil veículos.

No que diz respeito aos ônibus elétricos, a Marcopolo possui capacidade para produzir cerca de mil veículos por ano em suas fábricas. No final de 2023, a empresa anunciou, inclusive, o investimento de R\$ 50 milhões para criar um centro de desenvolvimento e produção de elétricos em São Mateus, no Espírito Santo.

Preservação ambiental

Portolan avalia que eletrificar e priorizar o transporte público permitirá às cidades brasileiras a redução da emissão de gases de efeito estufa, atingindo mais pessoas e integrando-as em uma nova economia. O executivo defende que, no caso da eletrificação da frota de ônibus, haverá um aumento da eficiência e da qualidade de vida da população, pois o ar ficará mais limpo, sem grandes emissões de poluentes.

“O padrão de conforto, segurança e comodidade dos ônibus elétricos vão incentivar a migração de parte dos usuários que hoje preferem utilizar o carro ou um transporte individual para o ônibus, reduzindo congestionamentos e o tempo gasto nos deslocamentos. O ônibus elétrico também contribui para a redução de ruídos, tornando melhor a experiência do passageiro”, diz.

Na visão do executivo, o setor de transporte, sobretudo o transporte de passageiros, tem papel fundamental na sustentabilidade e na preservação ambiental, com foco na descarbonização. Por essa razão, Portolan acredita que a indústria automotiva brasileira está passando por uma profunda transformação, com o desenvolvimento de veículos cada vez mais eficientes e sustentáveis.

“A eletrificação está em crescente no Brasil. As cidades estão se organizando para a implantação de uma frota significativa de ônibus elétricos e um longo caminho precisa ser percorrido para que o ônibus elétrico seja viável em muitos municípios. A indústria precisa trabalhar em harmonia com as entidades para a definição de parâmetros regulatórios para essa nova realidade, além de estar preparada para atender a futura demanda e necessidades das cidades e das operadoras de transporte coletivo”, comenta.

O mercado de ônibus eletrificados

O diretor informa que, no segmento de ônibus elétricos, é necessário desenvolver modelos regulatórios para ampliação de receitas não tarifárias e buscar recursos para financiar a substituição da frota, como também para a ampliação da rede de distribuição de energia e redução do seu custo para recarregamento. “A eletrificação e a busca pela descarbonização são essenciais para elevar a qualidade do transporte coletivo, contribuindo significativamente para um futuro sustentável e aprimorar a eficiência da mobilidade”, pontua.

Nesse contexto, Portolan reforça que o compromisso da Marcopolo é colaborar para que as metas de descarbonização e redução de emissões sejam alcançadas globalmente. “Para isso, é importante que a empresa desenvolva e ofereça as melhores soluções para cada mercado especificamente. Cada local ou país possui diferentes características em termos de matriz energética, o que demanda uma pluralidade de tecnologias, como as 100% elétricas, híbridas, a gás, a célula de combustível e etanol”, contextualiza.