

Novo padrão de combustível pressiona o setor marítimo



» MARCELO COUTINHO
Professor da UFRJ e especialista em indústrias de hidrogênio verde

Com o apoio de ampla maioria dos países no mundo, a Organização Marítima Internacional (OMI) decidiu no último dia 11 de abril taxar a emissão de carbono dos grandes navios a partir de 2027. Hoje, o setor marítimo é responsável por 3% das emissões globais de carbono. Trate-se de uma decisão histórica porque é primeira de ordem internacional vinculativa, isto é, obriga os países e empresas a adotarem, sob pena de fortes punições financeiras ou mesmo exclusão do comércio global. É definitivamente o início do fim da era dos combustíveis fósseis.

Mais de 85% do comércio global se dá pelos mares, usando navios de grande porte, de modo que os países e empresas que desobedecerem a essa decisão arcarão com prejuízos. Pela nova diretriz da OMI, precifica-se a emissão do carbono e força-se o estabelecimento de um novo padrão de combustível marítimo. O combustível usado pelos navios ainda hoje é basicamente o que se chama de bunker (ou VLSFO), que vem a ser o resto do resto no refino do petróleo, ou seja, um lixo que rende muito dinheiro às petroleiras.

A partir de 2027, as petroleiras perderão progressiva renda com o combustível marítimo e ainda por cima terão gastos com o seu armazenamento. Não será nada trivial descartar o bunker em algum reservatório natural por causa do seu alto teor poluidor, um verdadeiro abacaxi

operacional. E mesmo que as petroleiras tentem usar o gás natural liquefeito (GNL) nessa transição ou misturar o bunker com porções de biodiesel, isso não resolve o problema, porque a vida útil de um navio é em média de 25 anos. Serão poucos agora os que preferirão comprar novos navios movidos a GNL ou a VLSFO porque, dentro de 10 anos, o hidrogênio verde e a nova decisão da OMI simplesmente acabarão com o bunker e o GNL marítimo.

O racional dos negócios é bastante objetivo e não deixa nenhuma escapatória: os grandes navios oceânicos com volume bruto superior a 5 mil toneladas serão movidos a hidrogênio verde, sobretudo por seus derivados e-metanol e amônia verde. Não só as petroleiras terão que mudar, mas todas as grandes empresas exportadoras e cruzeiros também. As dezenas de navios da Petrobras, mas principalmente da Vale terão que se adaptar. Para não serem pegos na nova lei marítima internacional, ao menos alguns navios movidos a combustível sintético dessas companhias serão necessários até 2030 para algum tipo de compensação permitida na norma. E, para isso acontecer de forma segura, providências de transição devem já ser tomadas.

A Vale tem um plano de transição marítima usando velas em fase de teste no qual busca uma redução no consumo de combustível de até 6% e redução anual de até 3 mil toneladas de CO₂ equivalente por navio. Com a nova decisão da OMI, esse plano da Vale morre antes de se desenvolver plenamente, pois só servirá até 2028. Depois disso, se um navio reduziu abaixo de 4%, ele pagará o valor mais alto por tonelada — isto é, US\$ 380 por tonelada acima do permitido. Já com redução entre 4% e 17%, ele pagará um valor mais baixo pela tonelada de CO₂, mas ainda assim significativo de US\$

100 por tonelada. E, para completar, as exigências de descarbonização aumentam muito depois de 2030. Ou seja, a Vale deverá investir desde já em novos navios (ou retrofit) movidos a derivados do H₂V ou corre risco de perder competitividade para os concorrentes australianos.

Infelizmente, a nova decisão da OMI ainda não determina com precisão o método de contagem de emissão de carbono. Não está claro na OMI como as emissões de mudanças indiretas no uso da terra (ILUC) serão contabilizadas de acordo com as diretrizes de análise do ciclo de vida. As metas atuais podem dar algum incentivo para os navios recorrerem aos biocombustíveis agrícolas até 2030, o que faria as emissões aumentarem três vezes mais ao invés de diminuir. Em resumo, brechas na lei internacional podem gerar uma onda maior de desmatamento para a plantação de soja, palma e colza, não para comida, mas para fazer biodiesel.

O uso de terras agrícolas como combustível pressiona tanto a diversidade quanto também o clima, além de diminuir o suprimento de comida. Quanto mais demanda por biocombustível, mais demanda por terra desmatada. E quanto mais demanda por oleaginosas, menos plantações de outras culturas essenciais, como arroz e feijão. A ausência de regras que evitem a expansão dos biocombustíveis pode resultar em algo ainda pior do que os combustíveis fósseis. No entanto, o próprio aquecimento global vai dando um jeito de evitar essa nova tragédia. As plantações para biocombustíveis começaram a ser impactadas pelas mudanças climáticas. Grandes plantações de colza na Índia, por exemplo, já estão sendo substituídas por cultivos para fins alimentares. Tudo isso junto leva a crer que chegou mesmo a hora do hidrogênio verde.

Cuidar das mães é direito de todos e dever do Estado



» Marcelo Queiroga
Médico cardiologista e ex-ministro da Saúde do Brasil

Em 2024, o Brasil celebrou um feito histórico: a divulgação da menor razão de mortalidade materna (RMM) desde o início da série histórica em 2002. Segundo dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM/DataSUS), foram 54,5 óbitos maternos por 100 mil nascidos vivos em 2022 — um marco em mais de duas décadas de monitoramento. Para efeito de comparação, em 2002 o índice era de 65,5, e, durante os anos seguintes, oscilou em níveis ainda superiores, agravando-se dramaticamente com a pandemia de covid-19.

O resultado de 2022 é ainda mais expressivo por suceder o momento mais crítico da pandemia, quando gestantes e puérperas estiveram entre os grupos mais afetados, com mais de 1.500 óbitos maternos relacionados à covid-19 apenas em 2021. Superar esse cenário e alcançar um patamar inédito de redução da mortalidade materna exigiu uma resposta técnica consistente e coordenada.

Essa resposta veio por meio de um conjunto articulado de ações do Ministério da Saúde durante a gestão do presidente Jair Bolsonaro, especialmente a partir de 2021. A pasta priorizou a saúde materna como eixo estratégico, incorporando gestantes no grupo prioritário da vacinação contra a covid-19 e elaborando protocolos clínicos específicos em parceria com sociedades científicas.

Foram produzidos e atualizados dezenas de documentos técnicos — como o *Manual de Gestão de Alto Risco*, o protocolo de *Cuidados Obstétricos na Diabetes Gestacional* e novas versões das cadernetas da gestante e da criança. Essas publicações, muitas vezes, invisíveis ao público, garantiram segurança e padronização no cuidado prestado por profissionais de saúde em todo o território nacional.

Outro pilar dessa conquista foi a criação da Rede de Atenção Materno Infantil (RAMI), consolidada como uma evolução da Rede Cegonha. A Rami valorizou a prática clínica baseada em evidências, integrando especialistas de diversas áreas e promovendo linhas de cuidado estruturadas para reduzir mortes evitáveis. Diferente de programas anteriores, a Rami apostou na vigilância ativa, regionalização dos serviços e efetiva articulação com a atenção primária.

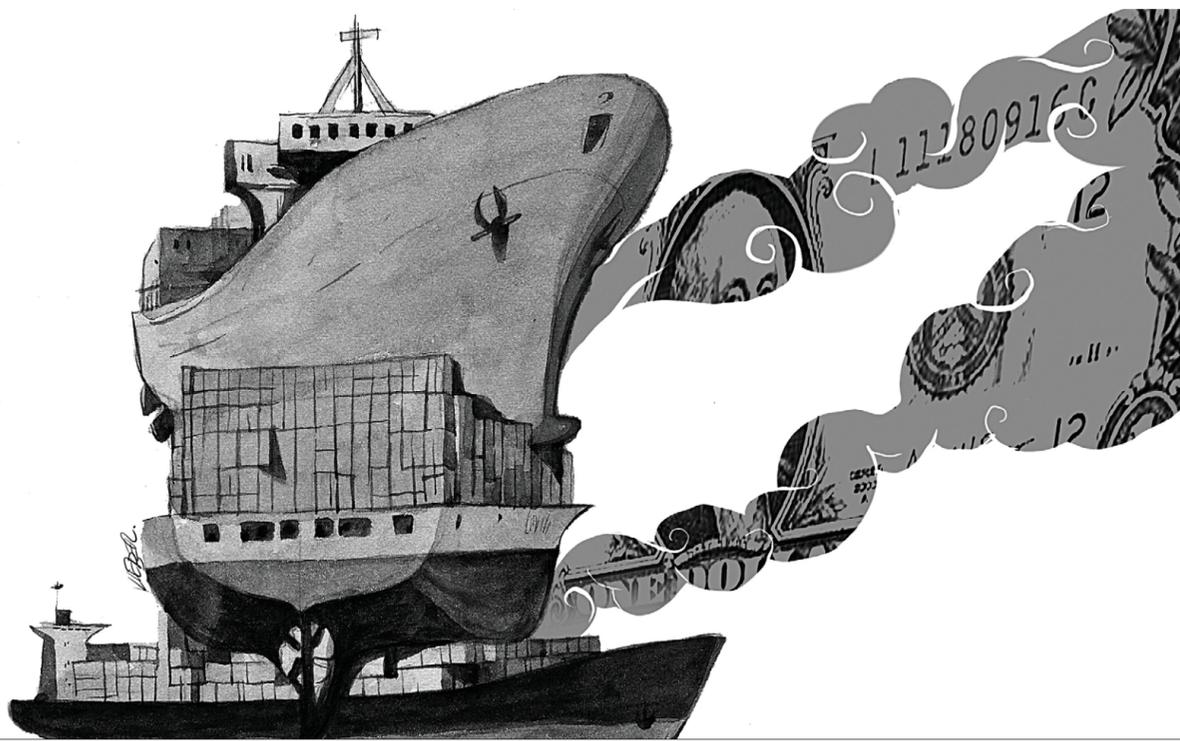
Apesar do avanço, persistem desigualdades regionais. Em 2022, Curitiba (PR) registrou uma RMM de 16,3, enquanto Boa Vista (RR) alcançou 165,8. Essa disparidade evidencia que o caminho da equidade ainda precisa ser percorrido. Mas também prova que, onde há gestão técnica, compromisso político e valorização da ciência, é possível salvar vidas — mesmo em um ambiente adverso como o pós-pandemia.

Reduzir a mortalidade materna não é apenas uma meta estatística: é um compromisso civilizatório. Cada vida perdida representa uma falha do sistema e uma dor irreparável para famílias e comunidades. O resultado de 2022 não é fruto do acaso: é o reflexo de decisões acertadas, do empenho de servidores públicos e da atuação de um ministério que fez da ciência sua principal diretriz.

Apesar dos avanços alcançados, causa preocupação a decisão da então ministra da Saúde Nísia Trindade de revogar a RAMI sem apresentar, até o fim de sua gestão, um programa público equivalente que substituisse sua função estratégica. A RAMI havia se consolidado como uma política técnica robusta, com foco na redução de mortes evitáveis e no fortalecimento das linhas de cuidado materno-infantil. Sua extinção representou um retrocesso institucional e colocou em risco a continuidade das ações que contribuíram para a histórica redução da mortalidade materna em 2022.

Ao mesmo tempo, a gestão de Nísia Trindade pareceu concentrar esforços políticos em temas polêmicos e de forte repercussão ideológica, como a tentativa de regulamentar a interrupção de gestações nos casos já previstos em lei — especialmente em situações de estupro — até as imediações, do termo gestacional. Essa priorização contrastou com a ausência de um programa público equivalente que substituisse a Rami, sinalizando uma inversão preocupante de foco: menos atenção à prevenção da mortalidade materna e mais ênfase em disputas simbólicas. Em um país ainda marcado por desigualdades no acesso ao parto seguro, a ausência de uma política estruturante compromete a continuidade dos avanços obtidos.

Cuidar das mães é, sim, responsabilidade de todos. Mas é dever irrenunciável do Estado garantir que nenhuma mulher morra por causas evitáveis no momento em que gera a vida. Que esse legado permaneça — e que a saúde materna continue sendo prioridade nas políticas públicas do Brasil.



Emendas parlamentares: Legislativo como protagonista nas políticas públicas do DF



» FREDERICO BERTHOLINI
Professor do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília (Ipol-UnB)

» LUCIO RENNÓ
Professor do pol-UnB

» JOÃO GABRIEL R. P. LEAL
Doutorando em saúde pública pela Fiocruz

Um estudo inédito do ObservaDF (<https://observadf.unb.br/pesquisas/>) lança luz sobre o papel crescente da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) na formulação e execução de políticas públicas por meio das emendas parlamentares. A pesquisa demonstra como deputados distritais, ao alocar recursos, impactam diretamente a vida da população. Emendas não só se transformam em escolas, mas cada vez mais suprem custeios de urbanização e viabilizam o apoio a projetos culturais em todo o DF.

Somente em 2024, esses dispositivos totalizaram R\$ 593 milhões autorizados, com um total de R\$ 524 milhões efetivamente pagos, uma taxa de execução de 88%. A série histórica disponível no site da Transparência do DF permite contabilizar mais de R\$ 3,1 bilhões pagos em emendas entre 2016 e 2024, uma média de R\$ 348 milhões por ano.

Houve um salto significativo na execução após 2019, coincidindo com a implementação de importantes inovações institucionais: o Sistema de Controle de Emendas Parlamentares (Sisconep) e o Sistema de Propostas ao Caderno de Emendas Parlamentares (SisCAEP), ainda na gestão Rodrigo Rollemberg. O Sisconep aumentou a transparência ao permitir o rastreamento em tempo real das emendas, inclusive, pelos próprios parlamentares, enquanto o SisCAEP facilitou a coordenação entre Legislativo e Executivo, indicando projetos prioritários pelo Executivo para o financiamento.

Esses sistemas podem representar também, em certa medida, um esforço do Executivo para direcionar algumas decisões alocativas do Legislativo, sinalizando alinhamento por meio da cooperação, dado o crescente protagonismo da CLDF. Embora o total pago em emendas ainda represente pouco mais de 1% da despesa total do GDF, a trajetória do crescimento das emendas supera, em muito, o da despesa total.

Análise da natureza orçamentária das emendas revela um crescimento notável das despesas correntes, em detrimento dos investimentos, que permaneceram relativamente estáveis. No que tange às políticas públicas beneficiadas, as funções orçamentárias de educação, urbanismo e cultura lideram o ranking de valores pagos. A educação se destaca tanto no total geral (R\$ 86,7 milhões anuais pagos em média) quanto nas despesas correntes (R\$ 61,3 milhões), enquanto o urbanismo recebe a maior parte dos investimentos

(R\$ 51,2 milhões). A maioria dos recursos pagos via emendas no período analisado se concentrou em poucos órgãos do GDF. A Secretaria de Educação lidera, com uma média de R\$ 86,3 milhões anuais, seguida pela Novacap (R\$ 44,3 milhões) e pela Secretaria de Cultura (R\$ 42,4 milhões), em consonância com as funções orçamentárias associadas a essas pastas.

Outro aspecto a destacar são as diferenças significativas entre parlamentares da base governista e da oposição. Durante os diferentes mandatos analisados (parte de Rollemberg, Ibaneis I e parte de Ibaneis II), a oposição tendeu a concentrar seus recursos em políticas de alto apelo público, especialmente em educação, enquanto o governo adotou uma postura mais diversificada, alocando recursos em áreas como esporte e lazer, direitos da cidadania e, principalmente, urbanismo. Essa distinção sugere estratégias diversas de visibilidade e controle político do orçamento.

O Legislativo é cada vez mais influente na alocação de recursos e, conseqüentemente, na implementação de políticas públicas. Essa nova realidade impõe a necessidade de instrumentos de controle social e de coordenação pelo Executivo. As inovações institucionais implementadas no DF caminham nesse sentido, contribuem para maior transparência e, aparentemente, para uma maior efetividade na execução das emendas. Resta saber se os instrumentos de controle e coordenação adotados aqui têm potencial para servir como exemplo às demais unidades da Federação.