



portalbenews.com.br

**NORDESTE EXPORT** Governador da Paraíba João Azevêdo faz convite para o evento, marcado para junho, em João Pessoa ▶ **p6**

**OPINIÃO** "A importação de resíduos sólidos perigosos decorrentes do transporte aquaviário no Brasil", por Ingrid Zanella Andrade Campos ▶ **p9**

Antonio Pereira



José Fialho, superintendente da Antaq, deu essa informação durante um dos painéis no último dia do Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes ▶ **p4**

Antonio Pereira

**Superintendente da Suframa diz que novo governo tem planos para a Zona Franca de Manaus**

▶ **p5**



**ESTATÍSTICA** Portos movimentam mais de 174 milhões nos dois primeiros meses ▶ **p7**

**FERROVIAS** ANTT publica abertura de audiência pública para relatar Malha Oeste ▶ **p7**

**PORTOS** Advocacia-Geral da União defende autorização para guarda privada ▶ **p8**

## EDITORIAL

# O gargalo dos vastos rios

O Brasil não conhece mesmo o Brasil. Ao menos sua metade. Vitrine exposta ao mundo por sua rica biodiversidade, a Amazônia é para nós apenas o exótico mundo de florestas, fauna, rios e povos nativos.

Talvez seu maior problema seja sua dimensão e seu distanciamento dos holofotes costumeiramente mais voltados para a Floresta da Tijuca e o Ibirapuera. A Região Norte, que reúne Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia, tem potencial para levar o País amplamente adiante, de maneira sustentável.

O fórum Norte Export, realizado em Manaus nos dois últimos dias, expôs esse universo. Com uma população de 8 por cento da nacional, mesmo distante das manchetes nacionais, consegue produzir amplas riquezas, tanto no campo como nas minas e nas fábricas. Só na Zona Franca de Manaus, onde está instalado o Pólo Industrial, 500 indústrias respondem por mais de 110 mil empregos diretos e, no dizer do governador amazonense, Wilson Lima, por cerca de 400 mil indiretos. E só em 2022, faturou R\$ 114 bilhões.

Potencial natural existe, vontade de produzir também, se bem que tanto a Zona Franca de Manaus, que se estende por toda a região, como seu setor industrial requerem maior atenção. Mas o principal foi amplamente escancarado por quem enfrenta o dia a dia desse mundo perdido: faltam os caminhos.

A logística é sem dúvida o principal gargalo. Amazônia e Roraima não têm sequer acesso rodoviário para o resto do País. A recuperação da BR-319 é fundamental, como também é importante a da BR-174. Hoje, a produção regional depende de precárias condições nessas vias de responsabilidade federal.

Ontem, segundo dia do fórum promovido pelo Brasil Export, os participantes alertaram que a BR-319 é prioridade sim. Mas não é a solução para o imenso gargalo existente, principalmente nos períodos de chuva.

Os 25 mil quilômetros navegáveis da Bacia Amazônica, a maior do mundo, são sem dúvida a peça chave na intermodalidade que se faz necessária. Urge estabelecer detalhada regulamentação para a circulação em tantos rios, por onde escoam tudo que se produz e são as avenidas de sobrevivência de tantos povos ribeirinhos. Hoje, há total conflito de gestão, envolvendo vários órgãos, e não há quem organize tanta circulação, ao contrário do que existe no espaço aéreo.

Sem dúvida o programa de concessões pode ser o caminho, como hoje em nossas principais rodovias. Fato é que não se pode esperar mais. As lideranças da região mostraram-se no fórum como autênticos 'homens da floresta' que querem não só sustentar sua gente, como também mostrar ao mundo que, além de bela, a Amazônia pode sim contribuir para a limpeza do ar, mas também gerar progresso. Só falta enxergarmos esse Brasil.

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ MANCHETE

- Modelo de concessão de hidrovias deve ser entregue pela Antaq ainda neste semestre

### HUB

- Modal rodoviário movimentou 6,24 milhões de toneladas de grãos para exportação em janeiro

### REGIÃO NORTE

- Obra na BR-319 é urgente, mas só isso não resolve gargalos de escoamento, dizem especialistas
- Rose Fassina e Alzira Melo Campos tomam posse como conselheiras
- Zona Franca de Manaus está nos planos do novo governo, diz superintendente
- Presidente da Infra SA garante ações para melhorar a infraestrutura na região

Palmas recebe o Norte Export em 2024 e governador da PB faz convite para o Nordeste Export

### NACIONAL

- Setor portuário movimentou mais de 174 milhões nos dois primeiros meses do ano

ANTT lança audiência pública para relatar Malha Oeste

- Ministro da Agricultura diz que fala de presidente da Apex sobre agro está "corretíssima"

Advocacia-Geral da União defende autorização para guarda privada em portos

### OPINIÃO

- "A importação de resíduos sólidos perigosos decorrentes do transporte aquaviário no Brasil", por Ingrid Zanella Andrade Campos

portalbenews.com.br



**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, Sala 11  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfim

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jacara Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Editor**  
Alexandre Fernandes

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Janaína Paiva, Marília Sena e Vanessa Pimentel

**Diretora de Arte**  
Mônica Petroni Mathias

**Assistente de Arte**  
Paulo José Ribeiro

## 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@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

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

### PUBLICIDADE

Maurício Almeida | (11) 99554-4282  
[mauricio.almeida@portalbenews.com.br](mailto:mauricio.almeida@portalbenews.com.br)

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655  
[megwallau@portalbenews.com.br](mailto:megwallau@portalbenews.com.br)



#### Setor em crescimento 1

O modal rodoviário movimentou 6,24 milhões de toneladas de grãos para exportação em janeiro deste ano, um aumento de 60,4% em relação ao mesmo mês de 2022. A informação é da Infra S.A., estatal do Ministério dos Transportes responsável por obras ferroviárias, planejamento e estruturação de projetos do setor de infraestrutura de transportes. Segundo a companhia, trata-se da maior quantidade de grãos de exportação carregados em um mês de janeiro desde o início do levantamento, em 2010.

#### Setor em crescimento 2

O levantamento da Infra S.A. também apontou um crescimento de 78,8% no valor dos investimentos públicos federais em rodovias em janeiro, na comparação com esse mês no ano passado. A cifra chegou a R\$ 490 milhões. Os aportes federais no transporte aquaviário registraram uma alta de 87,3%.

#### Setor em crescimento 3

A pesquisa ainda mostrou que o transporte de passageiros no setor aéreo ultrapassou a marca das 10 milhões de pessoas. Apenas nos voos internacionais foram 1,84 milhão de usuários, 74% a mais do que em janeiro de 2022.

#### Malha Oeste 1

A nova concessão da Malha Oeste - linha ferroviária que liga Mato Grosso do Sul a São Paulo, de Corumbá (MS) a Mairinque (SP), com 1.625,3 quilômetros de extensão - será tema de uma consulta pública a ser realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a partir da próxima segunda-feira, dia 10. Os interessados poderão apresentar sugestões e contribuições às minutas do edital e do contrato de concessão e, ainda, aos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, até o dia 25 de maio.

#### Malha Oeste 2

Além da consulta, a ANTT realizará duas audiências públicas sobre a concessão da Malha Oeste. A primeira será no próximo dia 26, em Campo Grande (MS), e presencial. A segunda, híbrida (presencial e virtual) ocorrerá no dia 3 de maio, na sede da agência, em Brasília.

#### Panamá

A Autoridade Marítima do Panamá planeja a realização de investimentos de cerca de US\$ 3 bilhões até 2040. Serão US\$ 2,8 bilhões para a construção de novas instalações portuárias e US\$ 175 milhões para a recuperação da infraestrutura dos complexos marítimos. Há projetos para 26 portos no país.

# Obra na BR-319 é urgente, mas só isso não resolve gargalos de escoamento, dizem especialistas

Debatedores defendem o desenvolvimento de um sistema de transportes integrado na região Norte, principalmente voltado às hidrovias

Antonio Pereira



A situação da BR-319 foi debatida durante o painel "Operações logísticas na Região Amazônica - dificuldades, complexidades e soluções"

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

Pavimentar a BR-319, única rodovia que conecta por terra o Amazonas ao restante do país, é uma obra urgente, mas sozinha não resolve os gargalos do escoamento de cargas da região. É o que defendem autoridades que participaram do primeiro painel de ontem (4), promovido pelo Norte Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que aconteceu em Manaus (AM).

Foram convidados para discutir o tema "Operações logísticas na Região Amazônica - dificuldades, complexidades e soluções" Helano Pereira Gomes, diretor-executivo Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo; Marcello Di Gregorio, diretor-geral da Super Terminais; e Renato Freitas, superintendente da Transglobal.

Para Di Gregorio, a obra da BR-319 precisa do apoio do Governo Federal e poderia ser viabilizada por meio de Parceria Público-Privada (PPP). "De

setembro a novembro não temos como escoar nem receber mercadorias em sua totalidade", cita, devido ao período de chuvas que praticamente inviabiliza o tráfego pela quantidade de barro na via.

Porém, ele ressalta que, por si só, a BR-319 não resolve a logística necessária para o Amazonas e que há soluções "mais verdes" em outros modais. "Podemos começar pela BR-319, mas é preciso desenvolver, principalmente, as hidrovias", diz.

Renato Freitas, da Transglobal, também salientou que a pavimentação da rodovia é uma obra "complementar" e que é preciso desenvolver no estado do Amazonas um sistema de transporte integrado, passando pelas hidrovias.

"Temos rios navegáveis que precisam ser regulamentados, temos rodovias que precisam ser recuperadas, como a BR-163, que passou recentemente por melhorias e refletiu de forma muito positiva na economia". A estrada citada liga o Rio Grande do Sul ao Pará.

Ainda de acordo com Freitas, esse sistema integrado não sai do papel se o foco for apenas

a BR-319, sendo necessário criar toda uma infraestrutura regional e multimodal, incluindo a obra da Ferrogrão (que deve ter 933 quilômetros acompanhando o traçado da BR-163, ligando Sinop, no Mato Grosso, a Miritituba, no Pará), além de novos terminais de transbordo na região Norte.

"E todos esses processos precisam ser mais céleres. Ainda há projetos que levam 10 anos para conseguirem suas licenças. O Norte é a região que mais vai crescer nos próximos anos, então precisamos que os holofotes estejam virados para cá e que os investimentos cheguem", declarou.

Helano Gomes, da Ultracargo, emitiu a mesma opinião, afirmando que o maior problema da logística brasileira como um todo é a integração de modais e que por mais que a obra na BR-319 seja "de fundamental importância", as ferrovias também precisam ser viabilizadas, contando com o apoio do poder público. "E não posso deixar de falar sobre a urgência em criarmos acessos rodoviários aos portos da região Norte para melhorar a eficiência", pontuou.

A apresentação do primeiro painel foi feita por Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), com moderação de Leopoldo Figueiredo, jornalista e diretor de Redação do BE News.

#### Dados

Em sua fala de abertura, Aquino citou uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI), publicada em novembro do ano passado, mostrando que 82% dos empresários que atuam no norte do país apontaram que o transporte é o principal gargalo de infraestrutura da região.

Já um levantamento feito pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), também de 2022, destacou que a região Norte do Brasil precisa investir R\$ 233,3 bilhões em projetos de infraestrutura e que as obras mais importantes para potencializar o escoamento regional seriam a conclusão da Ferrovia Norte-Sul, tornando-a 100% operacional de São Paulo até o Tocantins, e o Sistema Hidroviário do Tapajós (PA).

## REGIÃO NORTE



# Modelo de concessão de hidrovias deve ser entregue pela Antaq ainda neste semestre

Representante da agência explicou que o PGO está sendo reformulado e resolução sairá em breve

Antonio Pereira

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O modelo de gestão que prevê a exploração das vias navegáveis do país por meio de concessão deve ser entregue pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ainda neste semestre. O documento, chamado de Plano Geral de Outorgas (PGO), foi aprovado no ano passado e passa agora por uma reformulação que deve ser concluída "em breve", conforme informação divulgada por José Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq.

Ele falou sobre o assunto durante sua participação no segundo painel de ontem (4) do Fórum Norte Export, realizado em Manaus (AM). O tema discutido foi "A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias". Além de Fialho, participaram do debate João Gilberto Coelho, presidente da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (PROA); Claudomiro Carvalho, presidente da Abani (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior) e Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan de Nul.

O tema central da discussão foi a necessidade de os rios



A ideia do segundo painel de ontem do Norte Export foi propor melhorias para a navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira

"terem um dono", ou seja, uma autoridade responsável por regular os processos que envolvem o transporte de cargas e de passageiros, organizando o sistema dentro do conceito de hidrovia, com sinalização, prioridades, dragagem, entre outras medidas.

"Hoje a hidrovia não existe e os rios não têm donos. Então cada órgão atua de forma pontual. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Trans-

portes) faz a dragagem e intervenções pontuais; a Antaq autoriza a navegação e a Marinha cuida da segurança. Mas, quando a gente puder transformar isso em hidrovia, com concessão, aí será outro cenário", explicou Fialho, destacando a necessidade de que os rios tenham uma autoridade hidroviária.

O debate ainda precisa ouvir a iniciativa privada e o governo, o que deve acontecer em audiências públicas, ainda

sem datas definidas.

Questionado se a Antaq está preparada para assumir o protagonismo frente à navegação hidroviária, o superintendente respondeu que, apesar de o modal ser o mais complexo do segmento e com intervenientes que os outros não têm, a agência possui expertise para receber esse papel.

"Estamos em um cenário novo ao falar de concessão de vias navegáveis. Então será necessá-

rio um processo de escuta de todo o setor para que o modelo seja criado. É só o começo até fecharmos o modelo e apresentarmos, mas do jeito que está não pode ficar", afirmou.

A apresentação do painel foi feita por Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), e a mediação por Leopoldo Figueiredo, jornalista e diretor de Redação do BE News.

## Rose Fassina e Alzira Melo Campos tomam posse como conselheiras

ALEXANDRE FERNANDES  
redacao@portalbenews.com.br

O segundo e último dia do Norte Export foi especial para duas mulheres, que tomaram posse como conselheiras de fóruns regionais do Brasil Export.

Uma delas é Rose Fassina, que passa a fazer parte do Conselho do Santos Export. Diretora de Gestão, Desenvolvimento e Qualidade da empresa Transporte e Comércio Fassina, ela também é diretora da Associação Comercial de Santos.

Ontem, ela foi empossada pelo presidente do Conselho Santos Export, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Esta-



Rose Fassina ganha um pin de Ricardo Molitzas durante a cerimônia de posse como conselheira do Santos Export

do de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas. Ele estava acompanhado de Sérgio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações

Portuárias (Fenop); e José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export.

Aquino e Campos também estiveram na cerimônia de



A procuradora-chefe do MPT Alzira Melo Costa tomou posse como conselheira jurídica do Norte Export

posse da procuradora-chefe do Ministério Público do Trabalho/AM-RR, Alzira Melo Costa, como nova conselheira jurídica do Norte Export. Mas nesse caso, quem também participou

do ato foi Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export.

## REGIÃO NORTE



# Zona Franca de Manaus está nos planos do novo governo, diz superintendente

Perspectivas para o polo industrial, que está prestes a completar 60 anos, foram discutidas em painel do Norte Export

Antonio Pereira



O terceiro painel de ontem do Norte Export tratou da Zona Franca de Manaus e o cenário de reindustrialização no Brasil com viés regional

CÁSSIO LYRA  
redacao@portalbenews.com.br

A Zona Franca de Manaus e o cenário de reindustrialização no Brasil com viés regional foram tema do terceiro painel do segundo dia de debates do Fórum Norte Export 2023, realizado em Manaus (AM). Para a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o diálogo com o Governo Federal tem sido positivo nos primeiros meses do ano, enquanto que o setor industrial quer mais agilidade em tirar os projetos do papel.

Se aproximando dos seus 60 anos de existência, a Zona Franca de Manaus é um dos grandes pilares econômicos do Amazonas, e também do Brasil. Segundo Marcelo Souza Pereira, superintendente interino da Suframa, a mais recente transição de governos foi, em sua visão, muito benéfica pensando em planos futuros.

"Nas transições de governo, a Zona Franca de Manaus

precisa se reafirmar sempre. É uma curva de aprendizado onde ela sempre começa do zero no primeiro dia do governo, seja qual ele for, para assim podermos dizer o que é a Zona Franca, para que ela serve e por que será útil. Nós já entramos no planejamento deste governo, que já sabe os pontos fortes e fracos, e o que precisa melhorar para torná-la mais competitiva", analisou.

Para o superintendente da Suframa, o mesmo vale para a reindustrialização, no qual o Governo Federal já tem o seu plano, e beneficiará a região Norte com novas parcerias.

"Em janeiro já fomos convocados pelo Ministério da Indústria para participar do planejamento da estratégia de reindustrialização, que desde 2015 foi praticamente abandonado. Nós definimos uma pauta de reindustrialização, verde e tecnológica, que se alinha aos interesses da Zona Franca. Estamos em um momento de estreitar relações, entrar nesse planejamento, no mapa da indústria do futuro, para que a gente possa começar a tratar com parceiros internacionais", afirmou.

Marcelo afirmou que a

Suframa pleiteou junto ao Governo Federal a inclusão do Ministério das Relações Exteriores no Conselho de Administração da Superintendência. Entre as pautas que virão a ser discutidas em Brasília, já neste mês de abril, estarão tratativas de como alcançar portos do Pacífico, reduzir rotas para escoamento de produção e dialogar em como transformar plantas produtivas de Manaus em plantas já autorizadas para processos de exportação.

"Precisamos tratar de rotas de escoamento de produção. Nós temos o modal mais promissor do mundo, que é o aquaviário. Mas nós subutilizamos esse modal. É um grande problema que precisamos enfrentar", disse.

#### Olhar industrial

Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor adjunto da Federação da Indústria do Estado do Amazonas (FIEAM) defendeu que Manaus é, sim, uma cidade industrial. Dados informam que a atividade industrial no Amazonas corresponde a 36% do Estado, números maiores do que em estados do Pará e São Paulo, por exemplo.

"Manaus tem um modelo

de muito êxito. A participação industrial vai até um pouco na contramão da desindustrialização, mas a indústria é muito forte em Manaus. É um modelo de sucesso, mas que pode ter muito mais se parar de ser atacado pelo próprio Brasil. A discussão atual é como se nosso competidor fosse São Paulo, ou Acre, quando na realidade deveria ser China, Estados Unidos, Bangladesh, qualquer outro país estrangeiro que está competindo pelo mercado global das indústrias. A gente precisa parar de se posicionar como se fosse estranho ter indústria em Manaus", analisou.

Para ele, a infraestrutura na região Amazônica existe, é presente, mas é preciso um olhar diferente para alavancar maiores investimentos no setor e que projetos futuros consigam, enfim, sair do papel e não ficar somente em "discussões infinitas".

"As parcerias e projetos do Governo Federal são fundamentais. Manaus está em uma situação privilegiada, onde podemos chegar em Brasília, mas também em toda a região norte da América do Sul. A cidade está estrategicamente bem posicionada para ser um hub aéreo na

América do Sul, que é um projeto que se discute há décadas e fica em discussão. A lógica que nós temos tratado Manaus é quase um estorvo e algo negativo para o Brasil, sendo que, pelo seu posicionamento, todas as economias dos países vizinhos podem ser atendidas por aqui", afirmou.

Representando o Governo do Estado, o secretário-executivo de Desenvolvimento, Gustavo Igrejas, afirmou que a Zona Franca passou a ter expertise no assunto industrialização.

"Existem paradigmas de que a Zona Franca precisa se reinventar, com viés do turismo, de diversificação e substituição da matriz. Só que essa substituição representa trocar um modelo que faturou 35 bilhões de dólares. Se fosse um país, representaria um dos 100 maiores PIBs do mundo", comentou.

O painel teve apresentação de José Vitor Mamede, diretor-executivo do Brasil Export, que defendeu que todos os pontos apresentados para discussão precisam ser elaborados e trabalhados pelo desenvolvimento econômico da região e o futuro do Brasil.

## REGIÃO NORTE



# Presidente da Infra SA garante ações para melhorar a infraestrutura na região

Jorge Bastos detalhou alguns projetos do Governo Federal durante painel do Norte Export

Antonio Pereira

CÁSSIO LYRA  
redacao@portalbenews.com.br

O último painel de debates da edição do Fórum Norte Export 2023, realizado ontem (4), em Manaus (AM), teve um importante assunto voltado para os avanços da infraestrutura na região amazônica: acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários. O tema já havia sido abordado brevemente pelo governador Wilson Lima (União Brasil) durante sua fala na abertura do evento, no dia anterior. O Governo Federal, representado pela Infra SA, tem planos e projetos detalhados para a região, mas muito ainda precisa ser feito para encerrar gargalos importantes.

Jorge Bastos, presidente da Infra SA, e Leandro Silva, superintendente de Planejamento e Estudos de Transportes da autarquia, fizeram uma apresentação que mostrou algumas das ações programadas do Governo Federal para a região. Entre eles:

- Concessão da BR-364;
- Recuperação ou concessão da BR-163;
- Melhorias e investimentos nos rios Madeira, Amazonas e Rio Negro;
- Derrocamento do Pedral de Lourenço e melhorias na navegabilidade do Rio Tocantins.

“Acredito que o Governo está empenhado em resolver problemas. O Ministério dos Transportes está com investimentos que somados represen-



O último painel da edição 2023 do Norte Export teve como tema os acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte

tam os quatro anos do governo anterior”, comentou Bastos.

Outro ponto levantado por ele foi a respeito da decisão se os assuntos voltados para os transportes aquaviários são de responsabilidade do Ministério dos Transportes, através do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) ou do Ministério de Portos e Aeroportos.

“Isso é uma solução que o Congresso Nacional tem que dar para termos essa definição. O Dnit é quem faz todas as obras vinculadas ao Ministério dos Transportes, que tem uma capacidade maior de investimentos. O governo tem toda boa vontade de resolver os problemas, sabemos de tudo, temos mapeado e passado para as pastas todos os problemas que estamos lidando”, disse.

## BR-163

Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará (CDP), reforçou a questão que envolve a BR-163, onde, segundo ele, há um trecho em que possui um gargalo que atende o porto público de Santarém (PA).

“Falamos da BR-319, BR-364, mas esquecemos da 230. A concessão da 163 vira para Santarém. Esse trecho não está concedido e nós temos um gargalo que atende o porto. A 163 virou para a esquerda, pegando o trecho da 230, e ela não chega em Santarém, onde ela de fato termina. O porto precisa ser contemplado. Se não houve interesse privado, teria que ser intervenção do poder público”, analisou.

Durante sua fala no painel, Bezerra levantou a questão apresentada pelo secretário

Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, durante discurso na solenidade de abertura do Norte Export, de que o Governo Federal vai voltar a investir recursos públicos no setor portuário, assim apresentando uma nova diretriz do governo.

“Acho que o doutor Fabrizio Pierdomenico foi muito feliz na fala dele do Governo receptionar a ideia de voltar a ter aporte de recursos federais em obras estratégicas. Temos portos na região Norte limitados pela sua comunicação com o Oceano Atlântico. É a Barra Norte que limita o Porto de Santarém, que limita as unidades portuárias do Amazonas, e é o (Canal do) Quiriri que limita o nosso Porto de Vila do Conde. Estamos construindo, a várias mãos, a possibilidade de um

novo programa com aporte de recursos federais”, afirmou.

A expectativa, no entanto, é de que os recursos da pasta de Portos e Aeroportos sejam ainda muito poucos para 2023. Rui Lourenço, gerente executivo Comercial e de Desenvolvimento da Santos Brasil para a Região Norte, lamentou o fato.

“Uma pena escutar não ter investimentos para este ano. Estão todos preparados, terminais, operadores, armadores. A economia global tende a estabilizar, a logística mundial já passou pela sua pior fase que foi a pandemia. Os fretes internacionais já voltam para os patamares normais. Vamos ter que ser criativos esse ano, não tem outra saída. Contar com apoio de desburocratizar parte de autarquias, tudo isso para ter uma rotatividade”, analisou.

## Palmas recebe o Norte Export em 2024 e governador da PB faz convite para o Nordeste Export

João Azevêdo gravou um depoimento em vídeo, chamando para o evento, que será realizado em junho, em João Pessoa

ALEXANDRE FERNANDES  
redacao@portalbenews.com.br

A cidade de Palmas, capital do Tocantins, será a sede da edição 2024 do Norte Export. A revelação foi feita ontem (4), durante a solenidade de encerramento do evento deste ano, realizado em Manaus (AM).

O próximo fórum regional do Brasil Export será o Santos Export, marcado para os dias 15 e 16 de maio. E no mês seguin-



Reprodução/Brasil Export

Em seu depoimento, João Azevêdo destacou o atual momento da Paraíba no setor portuário, com a dragagem do Porto de Cabedelo e as obras do futuro pátio de caminhões

“Estamos investindo mais de R\$ 100 milhões com recursos próprios na dragagem do Porto de

Cabedelo, que irá permitir o aumento da capacidade de movimentação de cargas em cerca de 60%”, disse Azevêdo, acrescentando em seu depoimento as obras do Truck Center, o futuro pátio de regulação de caminhões.

Por fim, ele reforçou o convite. “Eu espero vocês em junho. Um mês muito importante para a cultura nordestina, com as festividades de São João. Desde já, sejam muito bem-vindos. A Paraíba espera vocês”.

te, nos dias 19 e 20, haverá o Nordeste Export.

Para esse evento, que será realizado em João Pessoa, na Paraíba, o próprio governador

do Estado, João Azevêdo, fez um convite, gravado em vídeo e exibido no encerramento do Norte Export.

“Será uma grande oportu-

# Setor portuário movimentou mais de 174 milhões nos dois primeiros meses do ano

Apesar do número positivo, houve queda de 3,07% se comparado ao mesmo período de 2022

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

O setor portuário alavancou 174,46 milhões de toneladas de janeiro a fevereiro de 2023. Apesar do número positivo, o registro é de queda de 3,07% se comparado ao mesmo período de 2022.

Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O recuo foi impulsionado pela diminuição da movimentação de minério de ferro (-4,2%), soja (-19,165) e adubos (-24,97%).

O destaque positivo ficou para o milho que apresentou um crescimento de 148,43% comparado com os dois primeiros meses do ano em 2022, movimentando 8,1 milhões de



Divulgação/Vast Infraestrutura

▲ O Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ) teve crescimento de 71,75%, com 6,4 milhões de toneladas movimentadas e foi responsável por 3,7% da movimentação total

toneladas.

O ferro, o aço e o óleo bruto de petróleo também registraram bons índices. Juntos, os três movimentaram 36,8 milhões de toneladas.

A navegação interior marcou uma variação positiva no mesmo período representando

6,91%, correspondendo a 11,4 milhões de toneladas. Mas a navegação de longo curso, a cabotagem e o apoio marítimo apresentaram recuo com registrando, respectivamente, quedas de 3,54%, 3,76% e 35,79%. Já os portos públicos movimentaram 58,5 milhões de tonela-

das, o que representa uma queda de 1,84% em comparação ao mesmo período de 2022.

O principal destaque positivo deste período foi o Porto de Itaguaí (RJ), que movimentou 3,9% do total, com 6,8 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 33,58%.

O Porto de Itaquí (MA) também registrou aumento de 12,13%, com 4,1 milhões de toneladas. O porto de Suape (PE) fecha o pódio com movimentação de 4 milhões de toneladas, o aumento de 9,9% de janeiro a fevereiro deste ano.

Já os Terminais Privados movimentaram 116 milhões de toneladas, um decréscimo de 3,68% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Os destaques são do Terminal de Petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ). O TUP registrou crescimento de 71,75%, com 6,4 milhões de toneladas movimentadas e foi responsável por 3,7% da movimentação total.

O Terminal Porto Sudeste do Brasil SA (RJ) foi outro que registrou bom desempenho com 3,4 milhões de toneladas movimentadas, sendo responsável por 1,9% da movimentação total dos TUPs de janeiro a fevereiro de 2023.

## ANTT lança audiência pública para relimitar Malha Oeste

Trecho liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul e os interessados podem enviar as sugestões a partir do próximo dia 10

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou na segunda-feira (3) a abertura de uma audiência pública para relimitar a Malha Oeste. O trecho liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, limitada a Leste por Mairinque (SP), e a Oeste, pelo município de Corumbá (MS).

O objetivo é colher sugestões e contribuições às minutas de edital e contrato e aprimoramento dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para concessão da via.

Os interessados podem enviar as sugestões a partir do dia 10 de abril até às 18 horas do dia 25 de maio através do sistema ParticipANTT.

Com a previsão de investimentos de cerca de R\$ 18 bilhões, a proposta de relimitação pretende modernizar a Malha Oeste.

Segundo a ANTT, entre as



Divulgação/Governo Federal

▲ A ANTT estabeleceu a relimitação da Malha Oeste após a Rumo Logística ter informado à agência a decisão de devolver a concessão, em julho de 2020

melhorias estão a ampliação e construção dos pátios de cruzamento; sinalização e CCO, que visam permitir a comunicação por satélite entre o CCO e os equipamentos de bordo.

A Audiência Pública terá duas sessões públicas. A primei-

ra será presencial, em Campo Grande/MS, no dia 26 de abril. A segunda sessão pública será híbrida na sede da ANTT, em Brasília, no dia 3 de maio.

**Entenda o caso**

Em julho de 2020, a Rumo

Logística, responsável pela Rumo Malha Oeste SA (RMO), informou à ANTT a devolução da via e a relimitação da Malha Oeste.

Atualmente, o contrato em vigor está previsto para encerrar em 2025 ou quando outra

empresa assumir o trecho.

A ANTT permite este tipo de pedido desde 2017 quando a Lei 13.448/17 estabeleceu a prorrogação e relimitação dos contratos de concessão.

## NACIONAL

# Ministro da Agricultura diz que fala de presidente da Apex sobre agro está “corretíssima”

Jorge Viana disse recentemente que a agricultura e a pecuária ocupam áreas provenientes do desmatamento na Amazônia

Reprodução/Instagram/Apex-Brasil

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br



Jorge Viana deu a polêmica declaração durante o seminário organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais, no Centro para a China e Globalização

O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Carlos Fávaro, se pronunciou ontem (4) sobre a polêmica declaração dada pelo presidente da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex), Jorge Viana, de que a agricultura e a pecuária ocupam áreas provenientes do desmatamento na Amazônia. E na opinião do ministro, a fala “não tem nada de mais, está corretíssima”.

Ao se manifestar, Fávaro procurou diminuir a repercussão negativa da declaração de Viana, dada em recente viagem à China juntamente com uma comitiva de brasileiros, da qual o ministro também fazia parte. Parlamentares e interessados no setor da agricultura protestaram.

“Só lá na China nós tínhamos 110 empresários do agronegócio, seria muito importante vocês ouvirem esses empresários, ouçam deles que assistiram a fala do Jorge Viana se

sentiram atacados ou cutucados”, disse o ministro.

Segundo o chefe da Agricultura, os empresários não se sentiram afetados pela fala de Jorge Viana. Para ele, o problema da declaração é a oposição ao Governo Lula. “Eles ainda estão buscando retórica, estão

querendo dividir o agro e desqualificar as ações que o presidente Lula já fez, mas os fatos falam mais que as retóricas”.

Fávaro e Viana falaram em coletiva de imprensa após uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva no Palácio do Planalto. Eles foram prestar

contas sobre a viagem à China no final do mês de março.

“A viagem foi um sucesso apesar da ausência dele. Prestamos contas e agora estamos preparando a ida dele [presidente] na próxima semana”, disse Fávaro.

Jorge Viana deu essa decla-

ração durante o seminário organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), no Centro para a China e Globalização (CCG).

“Quero dar números bem objetivos. Falei que 84 milhões de hectares foram desmatados. Para que essas áreas estão sendo usadas? 67 milhões de hectares para a pecuária; 6 milhões para agricultura de grãos. E 15 milhões (são) de floresta secundária”, afirmou.

Na ocasião, a afirmação foi rechaçada pela ex-ministra da Agricultura e atual senadora, Tereza Cristina (PL-MS), pela Frente Parlamentar da Agropecuária e pelo presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, João Martins.

Em sua defesa, Jorge Viana disse que é um aliado do agronegócio e ressaltou que a sua fala foi direcionada a defender que nesta gestão o desmatamento ambiental vai diminuir.

“Eu fiz o código florestal, eu sou um técnico da área, vocês não vão encontrar nenhuma palavra minha falando de agronegócio. O problema é que entrou um pouco de ruído, e eu não sei qual é a intenção, mas não tem uma palavra minha, o Ministro (Fávaro) faz discurso mais radical na questão ambiental do que eu”, se defendeu Jorge Viana.

## Advocacia-Geral da União defende autorização para guarda privada em portos

Segundo a AGU, a guarda portuária não é um órgão de segurança pública, e o poder de polícia do Estado é exercido pela Polícia Federal

Divulgação/Governo Federal

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

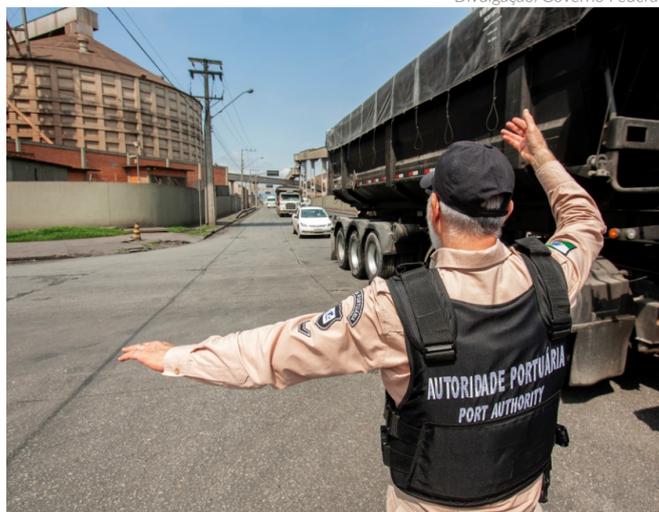
A Advocacia-Geral da União (AGU) deu aval a uma portaria de 2021 que permite a atividade de guarda portuária privada em portos brasileiros. A medida foi defendida amplamente pelo governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

A manifestação ocorre em uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) no Supremo Tribunal

Federal (STF) de relatoria do ministro Gilmar Mendes.

Em uma ação, apresentada pelas siglas PT e PDT, os partidos argumentam que a portaria de 2021, assinada pelo então ministro Tarcísio de Freitas - atual governador de São Paulo -, autorizando a atividade privada “viola preceitos fundamentais da soberania nacional, ao não subordinar a atividade de guarda portuária ao Sistema Único de Segurança Pública (SUSP)”.

Porém, para a AGU, a guarda portuária não é um órgão de segurança pública; é apenas responsável pela vigilância patrimonial e segurança das pes-



De acordo com a Advocacia-Geral da União, a guarda portuária é apenas responsável pela vigilância patrimonial e segurança das pessoas

soas. Segundo a União, o poder da polícia do Estado vem sendo exercido por órgão de segurança especializado, que é a Polícia Federal.

Em declarações à imprensa, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, já disse que o governo federal não tem restrições à participação do setor privado na infraestrutura. França chegou a citar que o Brasil tem atualmente 90 vezes mais estradas concedidas à iniciativa privada do que os Estados Unidos. “Não temos nenhum receio em fazer concessões e trabalhar com o privado” disse.

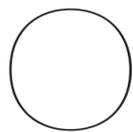
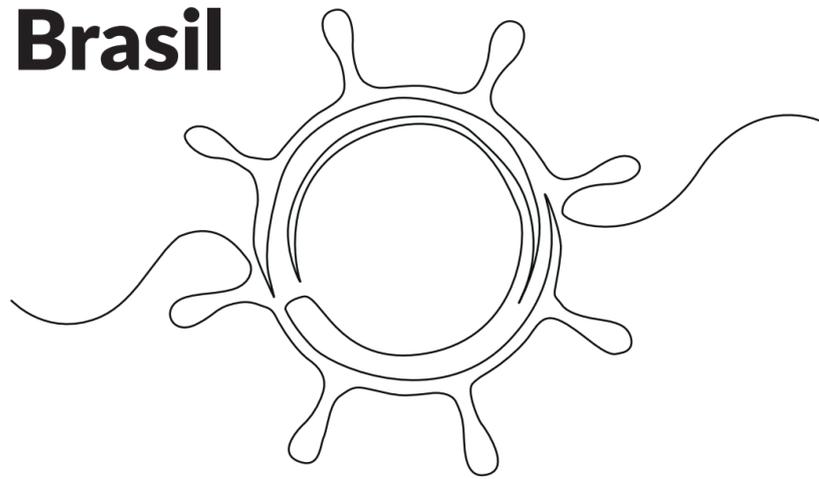


## INGRID ZANELLA ANDRADE CAMPOS

Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, desembargadora suplente do Tribunal Marítimo e sócia titular do escritório Queiroz Cavalcanti Advocacia  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

► DIREITO

# A importação de resíduos sólidos perigosos decorrentes do transporte aquaviário no Brasil



texto se propõe a fazer uma reflexão sobre a poluição ambiental, através de uma análise do PL 1172/2023, de autoria da Deputada Federal Iza Arruda, que altera a Lei nº 9.605/1998, para aumentar a pena do crime de importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos.

O Brasil, recentemente, se deparou com o naufrágio do ex. porta-aviões São Paulo. Caso que levantou o debate sobre poluição por alijamento, convenções internacionais e segurança marítima ambiental.

Como se não bastassem as poluições que vem atingindo nosso país, o Brasil, mais uma vez é palco de recebimento de lixo hospitalar, como se carga regular fosse.

Recentemente, em 23 de fevereiro do ano corrente, a Receita Federal apreendeu, no porto de Suape, em Pernambuco, 15 toneladas de lixo hospitalar em um contêiner proveniente de Portugal. A carga foi declarada pelo importador como “polímeros de cloreto de vinila”, todavia era constituída por mangueiras, bolsas para sangue e outros resíduos sólidos hospitalares.

O transporte marítimo é atividade essencial e indispensável ao desenvolvimento do nosso país, deve ser preconizado com todas as cautelas necessárias, não pode ser malversado, sob pena de enfraquecimento da segurança nacional.

Antes mesmo de uma infração administrativa, como restará esclarecido, a importação de resíduos, tóxicos e poluidores, deve se constituir como um crime ambiental, que deve ser severamente investigado, além de gerar a proibição do enriquecimento ilícito, como medida reparatória civil e forma de repudiar atos similares, em prol do desenvolvimento seguro do nosso país.

Para demonstrar a sensibilidade da temática, de forma didática, a doutrina divide a poluição marinha quanto às fontes geradoras, em dois grandes grupos: advindos de atividades de terra ou de mar.

Por curiosidade, de acordo com o United Nations Environment Programme – UNEP, cerca de 80% da poluição marinha decorre de atividades terrestres, como emissão de exposto, descargas industriais, agrotóxicos, acúmulo de lixos, poluição carregada pelos rios. Os 18% provem de: navios e embarcações – 9%, lançamento de resíduos no mar – 8% e atividades marítimas – 1%.

Em outras palavras, o lixo constitui ainda uma das maiores

fontes de poluição, a importação de lixo é um problema sério e global. O Brasil, nem qualquer outro país, pode ser ponto de destino de resíduos irregulares, através da malversação do transporte aquaviário, o risco da conduta repetida é enorme e tende a abalar a segurança em nosso país.

A CNUDM, em seu art. 207, trata da poluição de origem terrestre, e determina que os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de fontes terrestres.

Nesta senda, importante pontuar a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios – MARPOL, que institui que é dever de todo Estado assegurar o provimento de instalações para o recebimento de lixo nos portos e terminais.

Nesse mesmo sentido a Lei no 9.966/2000, estabelece que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, deverá dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição.

Com destaque à Convenção da Basileia, que regula o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito. Nesta senda, destacam-se a Resolução Conama no 452/2012, que dispõe sobre os procedimentos de controle da importação e a IN IBAMA no 12/2013, que dispõe sobre a regulamentação dos procedimentos de controle da importação de resíduos de que trata a mencionada Resolução.

Não há como se esquivar de mencionar a Resolução Antaq no 2.190/2011, que aprova a norma para disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações.

Visando a melhoria do nível de conformidade do Brasil frente às diretrizes e regulamentos da IMO, além da adequação aos requisitos da auditoria operacional a ser realizada no país em novembro de 2023, também pela IMO, a Antaq incluiu em sua Agenda Ambiental para o Biênio 2023/2024 os Projetos de Adequação e Manutenção do Sistema de Desempenho Portuário (SDP). Isso com o objetivo de torná-lo apto ao recebimento de dados sobre operações de retirada de resíduos de embarcações realizadas em portos brasileiros e à manutenção de base de dados sobre as empresas habilitadas para prestação desses tipos de serviços; além do recebimento de dados sobre movimentação de cargas perigosas.

A incorporação dessas informações ao SDP deve contribuir para a alimentação do módulo do “Banco de Dados de

# OPINIÃO

A CONDUTA DE IMPORTAR RESÍDUOS PERIGOSOS ALÉM DE GRAVE, SE CONSTITUI COMO UM CRIME DE DIFÍCIL IDENTIFICAÇÃO, CONSIDERANDO O MEIO DE TRANSPORTES MARÍTIMO UTILIZADO, OU SEJA, EM GRANDE MAIORIA ATRAVÉS DE CONTÊINERES

Instalações Portuárias para Recepção de Resíduos” (Port Reception Facility Database - PRFD) do Sistema GIS (Global Integrated Shipping Information System) da Organização Marítima Internacional (IMO).

Sem dúvidas, a sistematização e disponibilização de dados e indicadores sobre retirada de resíduos de embarcações e sobre a movimentação de cargas perigosas nas instalações portuárias possibilitará o aprimoramento das atividades da Antaq nas áreas regulação, sustentabilidade, estudos, outorga e fiscalização.

Tais regramentos estão em conformidade com a Lei nº 9.537/1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), que estabelece várias atribuições para a Autoridade Marítima, com vista a evitar a poluição marinha proveniente de embarcação.

Nesta linha, a importação de resíduos sólidos perigosos é igualmente proibida no Brasil nos termos do art. 49 da Lei nº 12.305/2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Resíduos sólidos.

Tanto que, de acordo o art. 46 da Lei nº 12.715/2012, o importador de mercadoria estrangeira cuja importação não seja autorizada por órgão anuente com fundamento na legislação relativa à saúde, metrologia, segurança pública, proteção ao meio ambiente, controles sanitários, fitossanitários e zoossanitários fica obrigado a devolver a mercadoria ao exterior, no prazo de até 30 (trinta) dias da ciência da não autorização.

No que tange à poluição ambiental, na seara normativa, seguindo o escalonamento hierárquico das normas, frisa-se que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, institui em seu art. 225, § 3º, a responsabilidade tripla em decorrência do dano ambiental, através da responsabilidade civil, administrativa e penal.

De forma breve, poder-se-ia caracterizar a importação de resíduos sólidos perigosos como infração administrativa, seguindo a teoria da responsabilidade subjetiva, junto à Antaq, à Autoridade Marítima, à ANVISA (Lei nº 6.437/1977), além de infração aduaneira (Decreto nº 6759/2009), e não menos importante, infração ambiental (Lei nº 9.605/1998).

No âmbito civil, a responsabilidade ambiental, por força da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA, Lei nº 6.938/1981), é objetiva por risco integral, além de solidária.

De forma singular, menciona-se a Lei nº 12.305/2010, no seu art. 51, estatui que “sem prejuízo da obrigação de, independentemente da existência de culpa, reparar os danos causados, a ação ou omissão das pessoas físicas ou jurídicas que importe inobservância aos preceitos desta Lei ou de seu regulamento sujeita os infratores às sanções previstas em lei, em especial às fixadas na Lei nº 9.605/1998”.

Além da responsabilidade civil ampla, objetiva e solidária que deve incidir no caso, com a tentativa de despertar a curiosidade acadêmica e jurisprudencial, importante mencionar a teoria do ilícito lucrativo, “disgorgement of profits”, que, aplicar-se-ia ao caso em comento. Afinal, “a consequência do ato vedado não pode ser a mesma do ato permitido” (Ministro Vitor Nunes Leal, RE nº 56.904/SP, DJ 5/10/1966).

Muito mais do que reparação dos danos ambientais, haveria o dever de restituir o lucro ilicitamente auferido, os proveitos econômicos que ilicitamente obteve com a conduta infracional. Segundo o enunciado 620, da JDC: “Art. 884: A obrigação de restituir o lucro da intervenção, entendido como a vantagem patrimonial auferida a partir da exploração não autorizada de bem ou direito alheio, fundamenta-se na vedação do enriquecimento sem causa”.

Por fim, é chegado o momento, de discutir sobre a responsabilidade penal patente no caso.

Nesta senda, a Lei nº 9.605/1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, em seu art. 56, estabelece que: “produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos”, com pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa, na modalidade dolosa, e detenção, de seis meses a um ano, na modalidade culposa.

Considerando as penas previstas no referido artigo, há a possibilidade do infrator ser beneficiado com institutos do direito penal, com destaque a suspensão condicional do processo previsto na Lei nº 9.099/95 (que trata do rito sumaríssimo aplicado a crimes menores), além da possibilidade de cumprir a pena em regime aberto.

A conduta de importar resíduos perigosos além de grave, se constitui como um crime de difícil identificação, considerando o meio de transportes marítimo utilizado, ou seja, em grande maioria através de contêineres.

Assim, a PL 1172/2023, de autoria da Deputada Federal Iza Arruda, busca o aumento da como uma forma de retratar a gravidade da conduta e o compromisso do Estado Brasileiro no combate a esse crime, inclusive compromisso esse internacionalmente assumido, em tratados e convenções internacionais, conforme mencionado.

A proposta, em suma, busca o incremento de um ano na pena mínima e dois anos na pena máxima, ficando o crime apenado com pena de reclusão, de 02 (dois) a 06 (seis) anos, afastando-se assim a possibilidade de suspensão condicional do processo, além da probabilidade de, quando do julgamento, ser estabelecido regime prisional mais severo que o aberto ao acusado.

Em relação ao crime na sua modalidade culposa, o PL propõe um aumento para 01 (um) a 02 (dois) anos de detenção, considerando a gravidade da conduta, exigindo mais diligência na compra de resíduos do exterior.

Conforme ensina Dworkin (“Uma questão de princípio”), “A lei pode estipular, de maneira similar, circunstâncias em que alguém que causou dano não é responsável nem não responsável por esse dano, mas, como poderíamos dizer, vulnerável à responsabilidade”.

Assim, para que haja a plena responsabilidade em face de atos que envolvam a poluição ambiental, o crime não pode compensar. Torna-se legítimo defender, além de uma reparação civil, a restituição do lucro ilicitamente auferido, a responsabilidade diante das infrações administrativas e a efetiva responsabilização pelo crime ambiental.

Já ensinava Thomas Hobbes que “A eloquência, juntamente com a lisonja, leva os homens a confiar em quem as pratica, pois a primeira assemelha-se à sabedoria, e a segunda assemelha-se à bondade” (LEVIATÃ, 1651).

No Estado Democrático de Direito é mais do que necessário que todos os órgãos e autoridades empreguem os máximos esforços para a proteção e restauração da qualidade do meio ambiente, considerando o valor constitucional do direito ao meio ambiente não poluído. Na mesma senda, que o transporte aquaviário enquanto serviço essencial seja consolidado com máxima segurança, em prol do desenvolvimento do nosso país.