



portalbenews.com.br

**SETOR NAVAL** Segmento fecha 2024 com maior volume de investimentos aprovados em 12 anos ▶ **p4**

**PARCERIA** Vale e GreenIron firma memorando para descarbonização no Brasil e na Suécia ▶ **p4**

Marcelo Camargo/Agência Brasil



## Gargalos logísticos geram prejuízo bilionário ao café brasileiro

Relatório do Cecafé aponta falhas em infraestrutura portuária, com destaque para atrasos em Santos e no Rio de Janeiro ▶ **p3**

Reprodução



Com dragagem cancelada, Belém adapta plano para receber navios na COP 30 ▶ **p7**

**PECÉM** Ceará e Governo Federal se reúnem para tratar de hidrogênio verde ▶ **p6**

**ITAQUI** Santos Brasil é autorizada a ampliar operação de granéis líquidos ▶ **p8**

**SÃO PAULO** Ministério Público apura causas de acidente aéreo em Ubatuba ▶ **p8**



## EDITORIAL

# A falta de contêineres e a logística do café

A crise gerada pela falta de contêineres nos portos brasileiros, com impactos significativos nas exportações de café, revela uma fragilidade sistêmica na logística do país. O prejuízo desse setor de R\$ 11,93 milhões em novembro e a perda de receita de US\$ 469,53 milhões, nos primeiros onze meses do ano, demonstram a gravidade do problema e exigem uma ação rápida e coordenada de todos os envolvidos.

A escassez de contêineres, aliada à falta de infraestrutura adequada nos portos, está gerando um efeito dominó que afeta toda a cadeia produtiva do café. Produtores, exportadores e consumidores finais são prejudicados pelos atrasos nas entregas, pela incerteza quanto aos preços e pela perda de competitividade no mercado internacional.

Os dados apresentados pelo Cecafé e pelo boletim DTZ são alarmantes. Os atrasos e as alterações nas escalas dos navios nos principais portos do país demonstram a falta de planejamento e os problemas de eficiência do sistema portuário brasileiro. A concentração das exportações de café em poucos portos, como Santos (SP) e Rio de Janeiro (RJ), agrava ainda mais o desafio, tornando o setor altamente vulnerável a qualquer tipo de interrupção na cadeia logística.

É preciso ressaltar que a falta de contêineres não é um problema exclusivo do Brasil. A pandemia de Covid-19 e a interrupção das cadeias globais de suprimentos contribuíram para o agravamento da situação em diversos países. No entanto, a falta de investimentos em infraestrutura e a burocracia excessiva no setor portuário brasileiro amplificaram os efeitos dessa crise.

Para solucionar esse problema, é necessário um esforço conjunto de todos os atores envolvidos. O Governo precisa investir em infraestrutura portuária, ampliando a capacidade de armazenagem e a eficiência das operações. As empresas de navegação precisam aumentar a oferta de contêineres e otimizar as rotas marítimas. Os exportadores de café precisam diversificar seus destinos e buscar alternativas logísticas.

A falta de contêineres é um sintoma de um problema mais profundo: a necessidade de modernizar a logística brasileira. O País precisa investir em ferrovias, hidrovias e rodovias, além de modernizar os portos e os aeroportos. A digitalização dos processos logísticos também é fundamental para aumentar a eficiência e a rastreabilidade das cargas.

Em suma, a crise da falta de contêineres é um alerta para a necessidade de investir em infraestrutura e logística no Brasil. Ao garantir a fluidez do transporte de cargas, o País poderá aumentar sua competitividade no mercado internacional e gerar mais emprego e renda para a população.

A solução para esse problema passa pela ação conjunta do governo, da iniciativa privada e da sociedade civil.

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ MANCHETE

- Prejuízo logístico afeta exportação de café no Brasil

## EDITORIAL

- A falta de contêineres e a logística do café

## HUB

- Fluxo cambial pressiona e dólar atinge menor valor em quase um mês

## NACIONAL

- Setor naval fecha 2024 com maior volume de investimentos aprovados em 12 anos
- Vale e GreenIron firmam parceria para descarbonização no Brasil e na Suécia

- Ceará e Governo Federal se reúnem para tratar de hidrogênio verde

## REGIÃO NORTE

- Cancelamento de dragagem altera planos de hospedagem para a COP 30 em Belém

Ponte JK: Marinha retoma buscas para localizar desaparecidos

## REGIÃO NORDESTE

- Santos Brasil é autorizada a ampliar operação de granéis líquidos no Itaqui

## REGIÃO SUDESTE

- MP apura causas de acidente aéreo em Ubatuba



## 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**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Márcio Delfim

**Diretora administrativo-financeira**  
Jacynara 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





#### Dólar em queda 1

Em um dia de ajustes e de feriado parcial nos Estados Unidos, o dólar teve forte queda e fechou no menor nível em quase um mês. A moeda norte-americana encerrou essa quinta-feira, dia 9, vendida a R\$ 6,041, com queda de R\$ 0,068 (-1,11%). A cotação iniciou o dia em leve alta, influenciada pelo aumento do dólar no exterior, mas passou a cair após o fechamento do mercado norte-americano, que funcionou em horário reduzido por causa do funeral do ex-presidente Jimmy Carter.

#### Dólar em queda 2

A cotação está no menor valor desde 13 de dezembro, quando estava em R\$ 6,03. Com o desempenho de hoje, a moeda norte-americana acumula queda de 2,25% em 2025.

#### Fuga de capital 1

As turbulências no mercado financeiro no fim do ano passado fizeram o Brasil registrar, em dezembro, a maior saída mensal de dólares da história. No mês passado, o fluxo cambial ficou negativo em US\$ 26,41 bilhões, resultado da saída de R\$ 28,861 bilhões via conta financeira e da entrada de US\$ 2,45 bilhões via conta comercial, segundo dados do Banco Central (BC).

#### Fuga de capital 2

A série histórica do BC tem início em 1982. Até agora, a maior saída líquida mensal de dólares da história tinha sido registrada em setembro de 1998, no início da crise da Rússia, quando US\$ 18,919 bilhões haviam deixado o país.

#### Fuga de capital 3

Em relação ao saldo de 2024, o fluxo cambial fechou o ano com saldo negativo de US\$ 18,014 bilhões. Essa foi a terceira maior saída líquida desde 1982, só perdendo para 2019, quando US\$ 44,768 bilhões haviam deixado o país, e para 2020, primeiro ano da pandemia de covid-19, quando o fluxo tinha ficado negativo em US\$ 27,923 bilhões.

#### Menos mortes 1

O número de óbitos nas rodovias brasileiras durante o feriado de Natal e Ano Novo caiu no final de 2024, chegando a 72 vítimas fatais, nove a menos do que em 2023. Os dados integram levantamento da Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência (Aesinf) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que analisou informações de 23 concessionárias. A pesquisa também mostra que, nesse final de ano, houve uma manutenção no volume de tráfego pagante, com aproximadamente 45 milhões de veículos registrados em cada ano.

#### Menos mortes 2

O diretor da ANTT Guilherme Theo Sampaio ressaltou o seu contentamento com os resultados expressivos do relatório, evidenciando o grande potencial nos novos modelos de concessão que atuam rapidamente em trechos com problemas históricos, para garantir mais segurança e evitar acidentes na rodovia.

# Setor naval fecha 2024 com maior volume de investimentos aprovados em 12 anos

Foram quase R\$ 31 bilhões do Fundo da Marinha Mercante autorizados para mais de 430 novos projetos

Divulgação/Agência Petrobras



Quando combinados com os valores aprovados em 2023, o total de recursos direcionados pelo Ministério de Portos e Aeroportos para o setor chegou a cerca de R\$ 45 bilhões

Da Redação  
redacao.jornal@redenenews.com.br

A indústria naval e o setor portuário brasileiro alcançaram em 2024 um desempenho destacado, refletindo o melhor resultado em mais de uma década. O crescimento foi impulsionado pelos investimentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com a aprovação de R\$ 30,8 bilhões para mais de 430 novos projetos, incluindo construção de embarcações, reparos, modernização de unidades existentes, ampliação de estaleiros e novas infraestruturas portuárias. Quando combinados com os valores aprovados em 2023, o total de recursos direcionados pelo Ministério de Portos e Aeroportos para o setor chegou a aproximadamente R\$ 45 bilhões, beneficiando cerca de 1.300 projetos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou que a atual gestão federal tem retomado e priorizado projetos que haviam sido negligenciados na administração anterior. Segundo ele, os re-

ursos aprovados no biênio 2023-2024 foram duas vezes superiores aos direcionados durante os quatro anos do governo anterior. Nos últimos dois anos, o número de projetos aprovados pelo FMM foi 70% superior ao total registrado entre 2019 e 2022, passando de 768 para 1.300 projetos.

“Não tenho dúvidas de que estamos no caminho certo para retomar o protagonismo da indústria naval e do setor portuário. E digo isso com base nos resultados que alcançamos durante o governo do presidente Lula. Nos últimos dois anos, aprovamos, por meio do Fundo da Marinha Mercante, quase R\$ 45 bilhões em projetos de modernização e construção no setor naval. Esse valor é o dobro do que foi investido nos quatro anos do governo anterior. Isso significa mais crédito, mais investimento, fortalecimento do setor portuário e de navegação, o que representa desenvolvimento econômico, geração de empregos e aumento da renda para os brasileiros”, afirmou o ministro.

Outro dado importante foi o volume de recursos destinado à expansão da indústria naval. Em 2024, o valor total de contratos firmados foi de

R\$5,33 bilhões, o maior desde 2012, sendo destinado a 548 novas obras. A maior parte desses recursos foi alocada para navegação interior (415 projetos), seguidos por apoio marítimo (94), apoio portuário (37) e cabotagem (2). Considerando também os valores aplicados em 2023, o total destinado a novos empreendimentos somou R\$ 6,36 bilhões, representando um aumento significativo de 326% em relação à gestão anterior (2019-2022).

De acordo com a Resolução do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), as empresas cujos projetos foram priorizados têm a possibilidade de contratar financiamento por meio de agentes financeiros conveniados, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco da Amazônia (Basa). Os recursos são liberados conforme o andamento dos projetos e suas fases de implantação, com a primeira reunião do CDFMM prevista para o dia 27 de março.

A publicação da Resolução CMN nº 5.189, em dezembro do ano anterior, ampliou os benefícios do FMM, com a expectativa de que o volume destina-

do a novos projetos na área naval aumente em 2025.

O Fundo da Marinha Mercante pode financiar até 90% do valor dos projetos, com condições de financiamento variando conforme o conteúdo nacional e o tipo de embarcação, critérios que são definidos na própria resolução.

#### Avanços

Com o apoio adicional proveniente da nova resolução, Costa Filho acredita que 2025 será um ano de mais avanços na priorização de projetos no setor portuário.

“Para fortalecer a indústria naval e o setor portuário, estão disponíveis R\$ 18,5 bilhões, sem impacto no orçamento do Ministério. Além disso, teremos a entrega de cerca de 100 empreendimentos de modernização e reparo de embarcações, totalizando investimentos da ordem de R\$ 5,8 bilhões. Esses avanços refletem o compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos e do governo do presidente Lula com a retomada e o desenvolvimento do nosso setor e com o fortalecimento da indústria brasileira de navegação e infraestrutura portuária”, concluiu o ministro.



## NACIONAL

# Prejuízo logístico afeta exportação de café no Brasil

Gargalos e atrasos nos principais portos causaram perda cambial de R\$ 2,85 bilhões em 2024, diz Cecafé

Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

Os exportadores de café tiveram um prejuízo portuário de R\$ 11,930 milhões no mês de novembro. Em receita, o não embarque de café fez com que o Brasil deixasse de receber US\$ 469,53 milhões (cerca de R\$ 2,85 bilhões) nos 11 primeiros meses de 2024. Foi o que apontou o levantamento do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgado nesta semana.

De janeiro a novembro de 2024, o país acumulou 1,615 milhão de sacas de 60 quilos — que representam 4.895 contêineres — não embarcados do produto. O valor referente ao prejuízo portuário, de acordo com a associação, envolve gastos extras com armazenagens adicionais, detentions, pré-stacking e antecipação de gates.

Com um preço médio Free on Board (FOB) de exportação de US\$ 290,66 por saca (café verde) e a média do dólar em R\$5,8065 em novembro, o não embarque desse café implica



Segundo o levantamento do Cecafé, de janeiro a novembro de 2024, o país acumulou 1,615 milhão de sacas de 60 quilos não embarcados de café, o equivalente a 4.895 contêineres

que o Brasil deixou de receber, nos 11 primeiros meses de 2024, US\$ 469,53 milhões, ou R\$ 2,726 bilhões, como receita cambial.

Segundo o diretor-técnico do Cecafé, Eduardo Heron, os exportadores brasileiros seguem enfrentando gargalos logísticos, principalmente em função do aumento das exportações de outros produtos que utilizam contêineres para o acondicionamento de embarques.

Além disso, o executivo do Cecafé cita a falta de infraestrutura adequada para contêineres nos portos brasileiros.

“Os entraves na logística e os prejuízos acumulados por nossos exportadores externam que os principais portos brasileiros para exportação de café e demais cargas que demandam contêineres não acompanharam a evolução do agronegócio no país, sendo nítida a falta de infraestrutura portuária adequada. A demanda por capaci-

dade de pátio e berço maiores, condições adequadas de rodovias, ferrovias e hidrovias para atender ao agronegócio brasileiro, assim como o aprofundamento de calado para o recebimento de maiores embarcações, são cada vez mais necessárias no país”, comentou.

Conforme apresentou o Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado pela startup ElloX Digital, 66% dos navios, que correspondem a 200 de 304 embarcações, tiveram atrasos

ou alteração de escalas que impactaram o resultado das exportações de café nos principais portos do Brasil em novembro do ano passado.

De acordo com os dados do boletim DTZ, o Porto de Santos (SP), que responde por 67,6% dos embarques de café no acumulado dos 11 primeiros meses de 2024, registrou um índice de 78% de atraso ou alteração de escalas de navios em novembro, o que envolveu 125 do total de 160 embarcações.

Já o Porto do Rio de Janeiro, segundo maior exportador dos cafés do Brasil, com 28,2% de participação nos embarques no acumulado de 2024, teve índice de atrasos de 61% em novembro, com o maior intervalo sendo de 53 dias entre o primeiro e o último deadline.

Com 46,4 milhões de sacas exportadas no acumulado de 2024 até novembro, o Brasil já bateu o recorde anual de embarque, que era de 44,7 milhões de sacas, registrado em 2020. Nos 11 primeiros meses do ano passado, houve um crescimento de 24,6% nas exportações realizadas por Santos e de 53,2% pelo complexo portuário do Rio de Janeiro.

## Vale e GreenIron firmam parceria para descarbonização no Brasil e na Suécia

Empresas vão estudar viabilidade de unidade de redução direta no Brasil e expandir testes de minério de ferro de baixo carbono

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Vale e a empresa sueca GreenIron assinaram um memorando de entendimento (MoU na sigla em inglês) para desenvolver iniciativas de descarbonização na cadeia de suprimentos de mineração e metais no Brasil e na Suécia. O acordo inclui um estudo de viabilidade para a instalação de uma unidade de redução direta no Brasil, que será operada pela GreenIron. Também está previsto o fornecimento de minério de ferro da Vale para as operações comerciais da companhia europeia na unidade de Sandviken.

O estudo no Brasil irá abranger a seleção de um local para o projeto, a análise de

opções de energia renovável e o fornecimento de recursos. Uma das principais metas é avaliar a viabilidade do uso de hidrogênio verde e outras tecnologias para minimizar o impacto ambiental das operações futuras.

A tecnologia da GreenIron, reconhecida pela flexibilidade na escolha de matérias-primas e custo reduzido, é compatível com o uso de hidrogênio verde, promovendo práticas mais sustentáveis. Na Suécia, as operações comerciais em Sandviken estão em fase de comissionamento, com expansão planejada ao longo deste ano.

O vice-presidente executivo comercial e de Novos Negócios da Vale, Rogério Nogueira, disse que o acordo é vantajoso para o país. “Este acordo reúne o portfólio superior de produtos da Vale, a vantagem compe-



Divulgação/GreenIron

No memorando de entendimento está previsto o fornecimento de minério de ferro da Vale para as operações comerciais da GreenIron na unidade da empresa sueca, em Sandviken

tativa do Brasil em hidrogênio verde e a experiência da GreenIron na produção sustentável de ferro para fornecer soluções de baixo carbono para a indústria de mineração e metais. Estamos focados em ajudar nossos clientes a atingir suas metas de descarbonização e

também em promover a neoindustrialização do Brasil”.

O CEO da GreenIron, Edward Murray, celebrou a colaboração. “Este MoU com a Vale é um marco significativo para a GreenIron. Representa um compromisso claro de buscar oportunidades de colabora-

ção que se alinhem com nossa visão de uma indústria de mineração e metais sustentável e de reduzir drasticamente a pegada climática do setor. Ao reunir nossos conhecimentos e recursos, pretendemos inovar e desenvolver projetos que não apenas beneficiem as duas empresas, mas também tenham um impacto positivo no meio ambiente e nas comunidades em que operamos”, concluiu.

A parceria reflete o trabalho conjunto das empresas nos últimos dois anos, que incluiu testes para o uso de pelotas de minério de ferro da Vale nas instalações da GreenIron na Suécia. Com o novo acordo, as empresas vão expandir os testes para incluir briquetes de minério de ferro, produto desenvolvido pela Vale que emite menos CO<sup>2</sup> em sua produção em comparação às pelotas.



# VEM CONQUISTAR MAIS COM A ApexBrasil

Somos a ApexBrasil, a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos, que leva o Brasil para o mundo. Conectamos exportadores com o mercado internacional e promovemos oportunidades de investimentos na economia brasileira.

 Ajudamos o Brasil a construir  
uma história de sucesso em 2024:

**222** novos mercados abertos.

**US\$ 8,6 bilhões** de novos investimentos anunciados. Com o apoio da Apex, o Brasil se aproxima do marco de USD 1 trilhão em estoque de IED.

**+ de 19 mil** empresas apoiadas, o nosso recorde

**3.000** empresas lideradas por mulheres e apoiadas pela ApexBrasil.

**+ de US\$ 337 bilhões** em exportações. O segundo maior valor da história.

ApexBrasil. Levando um novo Brasil para todo o mundo. Acesse:

[apexbrasil.com.br/solucoes](https://apexbrasil.com.br/solucoes)



## NACIONAL

# Ceará e Governo Federal se reúnem para tratar de hidrogênio verde

Governador e ministro de Minas e Energia debatem infraestrutura energética para atrair investidores ao Pecém

Da Redação  
redacao.jornal@redebenews.com.br

O governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, se reuniram na quarta-feira (8), em Brasília (DF), discutir estratégias para ampliar a produção de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). A iniciativa visa colocar o Brasil na liderança global da transição energética.

“Tivemos uma reunião muito produtiva, para encontrar soluções, para garantir aos investidores que já têm contratos e pré-contratos com o Complexo do Pecém, que já sinalizaram claramente a sua decisão de investir no porto. Então, temos que garantir o fornecimento de energia para esses investidores”, disse o governador.

“Como falo desde o início



Tauan Alencar/MME

Elmano de Freitas e Alexandre Silveira se reuniram em Brasília, onde discutiram estratégias para ampliar a produção de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém

da nossa gestão, todas as iniciativas que tenham como finalidade a transição energética justa e inclusiva terão a nossa prioridade. Temos atuado para cumprir aquilo que o presidente Lula nos determinou desde o início: transformar o Nordeste em um grande celeiro de energia limpa para o Brasil e para o mundo”, afirmou Alexandre Silveira.

O Ceará já firmou 35 memorandos de entendimento com empresas nacionais e internacionais, com projeções de investimentos de até US\$ 24 bilhões. “O objetivo é garantir as condições necessárias para a instalação de empreendimentos na área de Hidrogênio Verde no Ceará, que, com os pré-contratos assinados até agora,

têm estimativa de investimentos de US\$ 24 bilhões e expectativa de geração de 80 mil novos postos de trabalho diretos e indiretos. Essas iniciativas representam mais desenvolvimento econômico e sustentável, além de novas oportunidades e empregos qualificados para o nosso povo”, destacou Elmano de Freitas.

O projeto prevê a instalação de empresas em uma área de 1.911 hectares no Setor 2 da ZPE do Pecém, com capacidade estimada de produção de 10,4 GW até 2034. O Hub de Hidrogênio Verde deverá produzir 300 mil toneladas anuais de hidrogênio verde, reafirmando o compromisso do estado com o desenvolvimento sustentável.

O Brasil já acumula R\$ 212 bilhões em projetos relacionados ao hidrogênio de baixa emissão de carbono, com capacidade de geração de 27,7 GW. Para o Ceará, os investimentos são estratégicos, garantindo não apenas energia limpa, mas também oportunidades econômicas e qualificação profissional para a população local.

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



# Cancelamento de dragagem altera planos de hospedagem para a COP 30 em Belém

Redirecionamento para o Porto de Outeiro busca suprir falta de leitos e minimizar impactos ambientais

Augusto Miranda/Agência Pará

JÚNIOR BATISTA  
junior.batista@redebeneews.com.br



O Porto de Belém poderá receber navios e barcos de menor porte com o calado existente, enquanto o Porto de Outeiro estará disponível para a atracação dos transatlânticos

O Governo Federal e o Governo do Pará cancelaram a licitação para uma obra de dragagem no Porto de Belém, planejada para viabilizar o acesso de navios de cruzeiro durante a COP 30 – Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas. A decisão veio após a Companhia Docas do Pará (CDP) informar que nenhuma empresa atendeu às condições do edital.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Porto de Outeiro foi definido como ponto estratégico para a atracação de transatlânticos durante o evento, marcado para novembro deste ano, na capital paraense. Com isso, o Terminal Hidroviário Internacional de Belém, que está em obras, será utilizado para receber embarcações para hospedagem em outras categorias.

“O Porto de Outeiro já é operacional para cargas e tem necessidades de adequação que não envolvem dragagem. Com isso, o Porto de Belém poderá receber navios e barcos de menor porte com o calado existente, contribuindo para ampliar a capacidade de hospedagem de Belém”, disse a CDP, que agora utilizará esse terminal

para receber os cruzeiros.

A obra, orçada em R\$ 210,3 milhões, previa a remoção de 6,14 milhões de metros cúbicos de sedimentos em áreas que incluem o terminal petroquímico de Miramar e o Porto de Outeiro. Além de viabilizar a atracação de transatlânticos, o projeto pretendia expandir a oferta de leitos em até 4.500

quartos para hospedar parte das 40 mil pessoas esperadas no evento.

A COP 30 marcará a primeira vez que uma cúpula climática ocorre na Amazônia. Com a infraestrutura hoteleira de Belém considerada insuficiente, o plano envolvia o uso de navios para hospedagem. No entanto, o cancelamento da licita-

ção reflete ajustes na estratégia, incluindo a utilização do Porto de Outeiro como novo ponto de atracação para esse fim.

## Impactos ambientais

A obra de dragagem gerou preocupações ambientais significativas. Segundo parecer da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) do Pará, a intervenção causaria alterações no leito do rio, na composição de sedimentos e na qualidade da água, além de impactar a fauna aquática. O documento, assinado em junho de 2024, também apontou riscos ao turismo e ao transporte local, incluindo a romaria fluvial do Círio de Nazaré.

Apesar dessas observações, a Semas concedeu autorização para a dragagem com validade até 2026. Entretanto, o parecer classificou os impactos do empreendimento como de “degradação máxima” e sugeriu medidas mitigadoras.

# Ponte JK: Marinha retoma buscas para localizar desaparecidos

Após ajuste na hidrelétrica de Estreito, buscas por vítimas voltam com equipes especializadas

Divulgação/MB

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Marinha do Brasil (MB) retomou na quinta-feira (9) as operações de mergulho para localizar as vítimas do desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Maranhão e Tocantins. Até o momento, 14 pessoas foram localizadas e identificadas, enquanto três seguem desaparecidas.

A interrupção das operações ocorreu devido à abertura das comportas da Usina Hidrelétrica de Estreito (MA), necessária para controlar o volume do reservatório durante o período de chuvas. A retomada foi possível após o Consórcio Estreito Energia (Ceste) sinalizar que poderia reduzir a vazão por alguns dias, permitindo novas janelas de mergulho.

“Essa situação deverá ser



A interrupção das operações ocorreu devido à abertura das comportas da Usina Hidrelétrica de Estreito, necessária para controlar o volume do reservatório durante o período de chuvas

reavaliada a cada novo período. Na quarta-feira (8), a MB precisou deslocar a Base Avançada de Mergulho para uma área mais elevada em relação à sua posição original, uma vez que o local em que aquela se encontrava corria risco de alagamento devido ao aumento da vazão

das águas da usina fora das janelas de mergulho”, afirmou a Marinha.

Entre os desaparecidos estão Salmon Alves Santos, de 65 anos, Felipe Giuvannuci Ribeiro, de 10 anos, avô e neto, respectivamente, e Gessimar Ferreira da Costa, de 38 anos. O

desabamento, ocorrido em 22 de dezembro de 2024, envolveu 18 pessoas em veículos que caíram no Rio Tocantins, incluindo caminhões transportando cargas perigosas, como ácido sulfúrico e agrotóxicos.

Após o acidente, a Agência Nacional de Águas (ANA) e o

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) analisaram a qualidade da água do rio. Apesar de não haver indícios de contaminação até o momento, o Ibama alertou que “enquanto o material químico estiver depositado no Rio Tocantins, persiste o risco de eventual rompimento dos recipientes e consequente contaminação da água”. Empresas transportadoras foram acionadas para elaborar planos de emergência em resposta ao desastre.

Equipes especializadas, incluindo 64 mergulhadores e drones subaquáticos, continuam as buscas, que também contam com acompanhamento ambiental para evitar danos ao ecossistema local.



## REGIÃO NORDESTE

# Santos Brasil é autorizada a ampliar operação de granéis líquidos no Itaqui

Empresa obtém aprovação da ANP para expandir o terminal TGL 1 e aguarda aval para dar início às obras no TGL3

Divulgação/Santos Brasil

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A operadora logística e portuária Santos Brasil obteve autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Brasil (ANP) para iniciar a operação da expansão do TGL 1, um dos três terminais de granéis líquidos que a companhia administra no Porto do Itaqui (MA), e começa o ano com a capacidade ampliada de 54 mil m<sup>3</sup> para 85 mil m<sup>3</sup>. Já as obras de expansão do TGL 3 — finalizadas no ano passado agregando mais 30 mil m<sup>3</sup> de capacidade à empresa no complexo portuário — ainda dependem do aval da agência, esperado para o primeiro trimestre deste ano.

O TGL 2, que está em construção e terá 85 mil m<sup>3</sup> de capacidade, tem sua conclusão prevista para este ano. Ao final das obras, somando os três terminais, a Santos Brasil terá 200 mil m<sup>3</sup> de capacidade, aproximadamente, um volume relevante no



Os três terminais da Santos Brasil no Itaqui foram arrematados em leilão realizado na B3 em abril de 2021, marcando o início da atuação da companhia em granéis líquidos

porto maranhense, que tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Os três terminais da Santos Brasil no Itaqui foram arrematados em leilão realizado na B3 em abril de 2021 (dois eram brownfield e um greenfield), marcando o início da atuação da companhia em granéis líquidos.

As obras nos terminais in-

cluíram a construção de novos tanques e plataformas destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de diesel, gasolina e biocombustíveis. Além disso, com a conclusão do projeto, os terminais contarão com quatro novas linhas de píer dedicadas para combustíveis com acesso aos três berços públicos que operam granéis líquidos no

porto.

No total, a companhia destinará mais de R\$ 600 milhões ao crescimento da capacidade de movimentação de combustíveis no complexo maranhense.

Para Carlos Quintero, diretor de Granéis Líquidos da Santos Brasil, em dois anos de operação no mercado de combustíveis a empresa tem se destaca-

do pela qualidade do serviço prestado. “Estamos crescendo em participação e essa nova entrega de capacidade, de 30 mil m<sup>3</sup> adicionais no TGL1, representa mais um passo importante para atender a demanda dos clientes do Porto do Itaqui com a excelência que é marca da Santos Brasil”, afirma.

Quintero ressalta ainda que os terminais foram alfandegados no ano passado, isto é, receberam autorização da Receita Federal para operar combustíveis de importação e exportação.

O Porto do Itaqui é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste. Tem boa infraestrutura e está conectado a importantes ferrovias, que fazem do porto um corredor estratégico para o Centro-Oeste do Brasil, além dos mercados do Norte e Nordeste. Os terminais de granéis líquidos da Santos Brasil têm conexões com modais rodoviário, ferroviário, dutoviário e marítimo, e o porto tem capacidade para receber navios de até 155 mil toneladas.

## REGIÃO SUDESTE

# MP apura causas de acidente aéreo em Ubatuba

Investigação busca identificar falhas e responsabilidades em tragédia que deixou um morto e feridos no litoral paulista

Reprodução/Painel Sipaer

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Ministério Público de São Paulo (MPSP) instaurou um procedimento investigativo para apurar as circunstâncias do acidente aéreo ocorrido na quinta-feira (9) em Ubatuba, no litoral norte de São Paulo. Uma aeronave de pequeno porte ultrapassou a pista do Aeroporto Estadual Gastão Madeira, atravessou o alambrado e explodiu na Praia do Cruzeiro, causando uma morte e deixando feridos.

O MPSP busca identificar responsabilidades, além de verificar a regularidade da aeronave e do aeroporto. Foram solicita-

das informações preliminares à Prefeitura de Ubatuba, à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), com prazo de 48 horas para resposta.

A aeronave, pertencente à família do produtor rural Nelvo Fries, decolou do Aeroporto Municipal de Mineiros, em Goiás, com cinco ocupantes: o piloto, que morreu no local, e uma família composta por dois adultos e duas crianças, que foram resgatados com vida. As condições climáticas no momento do pouso eram desfavoráveis, com chuva e pista molhada.

O acidente deixou outras três pessoas feridas, atingidas pelos destroços enquanto passavam pela praia. Algumas vítimas foram inicialmente atendi-



das na Santa Casa de Ubatuba e, devido à gravidade, transferidas para o Hospital Regional de Caraguatatuba.

A Secretaria de Segurança Pública de São Paulo confirmou que três transeuntes feridos foram atingidos pelos destroços, mas não detalhou se todos precisaram de atendimento mé-

dico.

De acordo com o Registro Aeronáutico Brasileiro da Anac, a aeronave estava em situação regular. Além da investigação do MPSP, o caso está sob análise da Delegacia de Polícia de Ubatuba e do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáu-

O acidente com a aeronave de pequeno porte na Praia do Cruzeiro, em Ubatuba, também feriu três pessoas, que foram atingidas pelos destroços enquanto passavam pelo local

uticos (Seripa IV), órgão regional do Cenipa. O objetivo é identificar fatores contribuintes para o acidente e evitar que ocorrências semelhantes se repitam.

A Rede VOA, concessionária responsável pela administração do aeroporto, confirmou que o avião tentou pousar em Ubatuba, mas não conseguiu parar devido às condições adversas. O Cenipa, por meio de nota, destacou que suas investigações não buscam imputar culpa, mas sim compreender as circunstâncias do acidente para implementar medidas preventivas no futuro.