


CÂMARA Novo presidente da Comissão de Viação e Transportes é escolhido ▶ **p3**

MEIO AMBIENTE Vale recebe sua segunda locomotiva elétrica ▶ **p7**

ADUANA Receita Federal apreende 19t de rolamentos falsos em Santos ▶ **p7**



Antaq estuda caos logístico. Dados serão aproveitados no processo do STS10

Coordenadora da pesquisa, a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, fala sobre a importância desse trabalho e seu impacto no setor ▶ **p4**

EDITORIAL

A busca da ordem em meio ao caos

Os reflexos da pandemia da covid-19 nos portos foram vários. Mas certamente o maior deles é o caos logístico causado nesse mercado, especialmente no setor de contêineres. Com cidades portuárias, especialmente as chinesas, sofrendo lockdown ou, no mínimo, tendo sua mão de obra reduzida devido à doença, as operações nessas localidades foram reduzidas. Com isso, cargas ficaram retidas, navios permaneceram mais tempo do que o planejado para receber toda a carga prevista, filas de embarcação se formaram e a delicada programação logística mundial foi gradualmente se desfazendo.

Obviamente, os efeitos desse processo foram sentidos em todo o planeta, inclusive nos portos brasileiros. E também por aqui, o caos operacional acabou levando a um aumento dos custos operacionais. Foi este ponto do processo que chamou a atenção da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O órgão regulador do setor passou a apurar que novos custos são esses e se eles estavam sendo cobrados exatamente da parte que motivou esses acréscimos.

Cumprindo seu papel como ente fiscalizador do transporte aquaviário no Brasil e tendo à frente a diretora Flávia Takafashi, a Antaq passou a se reunir com os entes envolvidos, a fim de melhor entender essa complexa teia operacional e a apurar os reais motivos de atrasos, demoras no transporte de cargas e dos novos custos percebidos. Uma iniciativa de louvor e que mostra uma postura mais pragmática do órgão, enfrentando o que é, hoje, um dos principais desafios do segmento. A expectativa é que esse conhecimento possa melhor orientar o mercado sobre quem deve arcar com as despesas geradas pela pandemia.

Desde o início, sabe-se que não haverá uma resposta única. Não será uma questão a ser respondida de forma simplista. Como disse a diretora da Antaq em entrevista exclusiva ao BE News publicada nesta edição, a melhor estratégia foi analisar cada caso de forma concreta. Uma postura prudente e realista, dadas as características do setor.

As conclusões dos estudos feitos devem ser apresentadas nos próximos 60 dias. E então o mercado saberá melhor os pesos e as responsabilidades de cada um, mesmo que involuntárias, nesse caos logístico global.

Que venham, então, as conclusões desse estudo e que elas joguem a luz sobre esse caos que aflige o mercado.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação / Antaq



▲ **CAPA**
4 Antaq utilizará estudo sobre crise logística na análise concorrencial do STS10, revela diretora

3 **NACIONAL**
Deputado Hildo Rocha (MDB-MA) é eleito presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara

7 **REGIÃO SUDESTE**
Receita Federal apreende mais de 19 toneladas de rolamentos falsos no Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE
Mineradora Vale recebe segunda locomotiva 100% elétrica

8 **INTERNACIONAL**
Ucrânia avalia implantar tarifas de exportação em portos do Danúbio

DIVULGAÇÃO / Antaq



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
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Diretora de Arte
Monica Sobral

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

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

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

**SUAPE AUTÔNOMA I**

O Porto de Suape, em Pernambuco, deve retomar sua autonomia administrativa nos próximos 60 dias. A projeção foi destacada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ontem, ao receber o governador pernambucano Paulo Câmara em Brasília. Com a autonomia, o complexo poderá voltar a licitar suas próprias áreas, função hoje executada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

SUAPE AUTÔNOMA II

Segundo o Ministério, quando o processo de retomada da autonomia for concluído, será assinado um novo convênio de delegação de competência, então prevendo o retorno da autonomia na gestão dos contratos. O porto pernambucano será o terceiro do Brasil a receber essa liberação.

SUAPE AUTÔNOMA III

“Estamos avançando em pontos pelos quais lutamos há muitos anos. Tanto a viabilização da ferrovia, quanto a retomada da autonomia de Suape são ações importantes, que vão trazer mais desenvolvimento e empregos para o nosso Estado”, destacou o governador Paulo Câmara.

SUAPE AUTÔNOMA IV

Para o presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, “a autonomia vai dar mais celeridade aos processos, tornando Suape um porto ainda mais competitivo para atrair empresas e novas cargas, com impacto direto na economia do Estado, e na geração de emprego e renda para o povo pernambucano”.

AUDIÊNCIAS

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza hoje, a partir das 15 horas, audiência pública virtual para debater a resolução de conflitos entre os agentes do setor regulado. A sessão será transmitida pelo canal do órgão no Youtube.

Deputado Hildo Rocha (MDB-MA) é eleito presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara

Câmara dos Deputados



Com exclusividade ao BE News, parlamentar disse que sua indicação veio após acordo que fez dentro do partido

Hildo Rocha presidirá a Comissão de Viação e Transportes até dezembro, quando terminará o seu mandato parlamentar

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

“HÁ UMA DISPUTA E ESTAMOS TRABALHANDO PARA CHEGAR A UM ACORDO. MAS ACREDITO QUE TEREMOS TUDO DEFINIDO JÁ NA PRÓXIMA SEMANA”

DEPUTADO FEDERAL HILDO ROCHA (MDB-MA), PRESIDENTE DA CVT, SOBRE A INDICAÇÃO DOS VICE-PRESIDENTES DA COMISSÃO.

O deputado federal Hildo Rocha (MDB-MA) é o novo presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados. A aprovação aconteceu por unanimidade nessa quarta-feira (4). O mandato do parlamentar seguirá até o fim deste ano.

A distribuição das presidências das comissões é feita com base no resultado da última eleição para a Câmara (2018) e no princípio da proporcionalidade partidária: quanto maior o número de deputados de cada bancada ou bloco partidário, mais comissões o partido ou bloco tem o direito de presidir.

No caso da CVT, a presidência coube a um deputado do MDB. A falta de acordo dentro do partido chegou a adiar a votação na semana passada. A bancada ainda não definiu as indicações para a vice-presidência da comissão.

O MDB também será responsável por indicar o presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU). Contudo, o partido

ainda debate qual parlamentar ocupará o cargo. A tendência é que a definição saia na semana que vem.

ESTRADAS SERÃO PRIORIDADE

Em seu discurso de posse ontem, Hildo Rocha ressaltou que sua gestão terá como objetivo buscar melhorias para as estradas brasileiras. Ele fez questão de ressaltar a precariedade das rodovias federais no Maranhão. E citou como exemplo a BR-222, no trecho de Chapadinha à entrada de São Benedito do Rio Preto, e a BR-135, entre Presidente Dutra e Peritoró.

“Temos um conhecimento profundo em relação ao estado das nossas rodovias. Meu Maranhão, por exemplo, possui diversas rodovias precárias. Algumas estão com

trechos enormes, como o da BR-135 entre Presidente Dutra e Peritoró, precisando de uma reforma completa. Ali tem que ser executado um trabalho feito do zero”, disse.

Ainda de acordo com o emedebista, “o péssimo desempenho” do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) nas reformas das estradas deverá ser questionado pela comissão. A CVT ainda deverá convocar o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, para tratar das estradas brasileiras.

“Vemos as obras do Dnit como muito caras. Entendo que essas obras podem ter seus custos reduzidos. As tecnologias avançaram e os órgãos do Governo devem se atualizar. O que podemos ver é que há um interesse não só meu, mas de diversos par-lamentares para

convocar o ministro e representantes do Dnit para tratar das nossas estradas”, falou.

ACORDO

Ao BE News, Rocha afirmou que sua indicação veio após um acordo costurado por ele junto ao partido ao longo da última semana. O principal desafio foi convencer outros deputados que também estavam interessados.

“Mais de um parlamentar do partido estava interessado na presidência. Realmente fiz um trabalho intenso de convencimento para poder assumir a presidência da comissão. Tinha interesse na comissão por ela tratar de problemas relacionados aos transportes urbanos e intermunicipais, além das questões das estradas, áreas em que tenho muito atuação. Em função disso, pedi ao líder que me desse essa comissão”, explicou.

Sobre os vice-presidentes, o parlamentar se limitou a dizer que ainda não há definição. “Estamos em conversas e ainda não chegamos a nenhum acordo. Há uma disputa e estamos trabalhando para chegar a um acordo. Mas acredito que teremos tudo definido já na próxima semana”, comentou.

ENTREVISTA

FLÁVIA TAKAFASHI

diretora-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Antaq utilizará estudo sobre crise logística na análise concorrencial do STS10, revela diretora

SEGUNDO FLÁVIA TAKAFASHI, AS CONCLUSÕES DESSA PESQUISA DEVEM SER APRESENTADAS ATÉ JUNHO

Divulgação/Antaq

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Os trabalhos do grupo de estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que analisa os impactos da crise logística do setor de contêineres, vão subsidiar a análise concorrencial do órgão para a licitação do STS 10, o futuro megaterminal de contêineres do Porto de Santos (SP), e a concessão do Porto de Itajaí (SC). É o que afirmou a diretora da Antaq, Flávia Takafashi. “O resultado desse grupo de trabalho irá municiar a licitação do STS 10 e a concessão do Porto de Itajaí que passam exatamente por essa questão da verticalização de contêineres. Teremos o substrato desse grupo de trabalho, junto com as contribuições da audiência pública, mais as contribuições do estudo da EPL e a nossa análise para saber se tudo seguirá como está ou não”, disse, em entrevista exclusiva ao BE News. Flávia ainda afirmou que o relatório do estudo deverá ser entregue até o fim de junho. Além disso, explicou sobre os principais achados do grupo. Segundo ela, até o momento, o órgão não tem interesse em transformar as conclusões do estudo em uma regulamentação específica para o setor. Confira.

Como surgiu esse grupo de trabalho que analisou os navios de carga e os gargalos nas exportações?

Com a pandemia, iniciada em 2020, veio aquela sensação de dúvida do que iria acontecer com o setor portuário. Nesse ano, tivemos as paradas dos portos chineses, mas os prejuízos e efeitos só foram sentidos tempos depois. No final de 2020 e início de 2021, começou-se a falar da crise de logística do setor de contêineres, uma vez que pontos no Brasil e no mundo estavam com falta de contêiner para exportar e armazenar cargas nos portos. O que pudemos ver é que o setor de logística portuária funcionou no mundo inteiro com gargalos. Quando se fecha, mesmo que por um dia, algum

dos grandes portos da China, que movimentam grande quantidade de carga, o gargalo fica muito grande. Atrás toda uma cadeia logística de movimentação nos portos da Europa, da Ásia, dos Estados Unidos e do Brasil. Ou seja, de todo o mundo. Então começou-se toda uma fila e congestionamentos em portos e esse processo passou a ser discutido na imprensa e dentro das empresas. A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) teve acesso ainda a diversas imagens de portos congestionados e parados por causa da pandemia. Também de algumas regiões sofrendo por falta de contêineres. Diante de todo esse material, a agência começou a questionar o funcionamento do mercado

brasileiro, como os portos fechados da China, ou a fila de contêineres no Porto de Los Angeles estão afetando o setor e qual o comportamento do mercado brasileiro diante de toda essa problemática. Em outubro de 2021, então, estabelecemos um grupo de trabalho coordenado por mim e com representação em todas as áreas da Antaq. A ideia é entender todos esses impactos diante desse reordenamento do transporte logístico de contêineres no mundo inteiro.

E quais foram as primeiras conclusões?

Em 2020, tivemos um susto com a pandemia que fez a população questionar se gastava ou não suas economias. Mas logo o e-commerce ►

ENTREVISTA



explodiu. Tivemos um aumento significativo de compras em casa e aumento de demanda de consumo que antes não existiam. Portanto, passamos a ter um sistema desequilibrado com um input a mais, que é o aumento do consumo, trazendo aumento de demanda de mercadorias no mundo inteiro. Fizemos conversas iniciais com representantes de associações de terminais para entender os principais problemas. Também conversamos com os armadores, para saber a realidade do Brasil. Além disso, falamos ainda com importadores e exportadores que são os donos das cargas. O que podemos perceber, em primeiro lugar, foi a falta de contêineres. Também que, associado ao fechamento de portos, tivemos aumento de filas e da falta de contêineres, tivemos o aumento substancial do frete. Além disso, a própria dinâmica de ofertas em todo o mundo aumentou. Mas o maior problema que pudemos perceber está relacionado à

previsibilidade das escalas. Em relação aos navios que vêm ao Brasil, cerca de 60% a 70% estavam atrasados com sua janela de atracação. Tivemos um terminal que relatou 90% de atraso. O problema é que isso faz com que, muitas vezes, um navio chegue junto do outro. O terminal não tem como atender a todos ao mesmo tempo. Então o navio segue para o próximo porto. Isso gera o que chamamos de omissão de escala. Portanto, os portos começaram a relatar queda de produtividade, porque seus pátios estavam cada vez mais cheios.

DESCOBRIMOS QUE A FALTA DE CONTÊINERES ACABA SENDO RUIM, MAS NÃO É O PRINCIPAL PROBLEMA, E SIM A (FALTA DE) PREVISIBILIDADE

Problemas de escoamento de cargas perecíveis trazem prejuízos ainda maiores para os produtores. Não é mesmo? Tem risco de perecimento sim. Também a falta de previsibilidade da entrega da carga para o comércio exterior. O exportador compra ou traz a sua carga já com uma previsão definida de entrega da mercadoria no mercado exterior. Seja carne, algodão, café, etc. Descobrimos que a falta de contêineres acaba sendo ruim, mas não é o principal problema, e sim a [falta de] previsibilidade.

Mas isso justifica que navios “pulem” alguns portos para cumprir prazos de entregas? O armador tem a sua justificativa para pular os portos. Ele ficou na fila em outros portos do mundo. Como os sistemas são interligados, isso realmente atrapalha nas escalas. O problema é que eles avisam tão em cima da hora que acaba atrapalhando a nossa logística nacional. O atraso relatado somente no momento não dá tempo para que os portos se reorganizem. Uma hora a carga sempre vai. O problema é que, até lá, temos custos aos exportadores que não foram calculados.

Hoje, a Antaq tem os números dessas omissões de escala? Até 2021, a Antaq não acompanhava esses números de omissões, que são quando o navio não vai no porto. Mas, desde antes, temos o Sistema de Desenvolvimento Portuário, onde mensalmente acompanhamos o número de movimentação dos portos. Agora modificamos o sistema para saber todas as escalas omitidas. Então, desde janeiro de 2022, todos os portos e terminais têm que encaminhar as programações e suas omissões mensais. A ideia é diminuir o impacto.

E o que esses números trarão de ganhos? Também poderemos entender como estão os impactos em cada porto brasileiro. Temos 19 terminais de contêineres distribuídos pela costa brasileira. Agora saberemos, por exemplo, se o terminal do Norte está

sofrendo o mesmo que os terminais do Sul e do Sudeste. Os números trarão uma clareza maior de como essa dinâmica tem funcionado. Também teremos subsídios para tratar com os armadores sobre essa crise, que é de previsibilidade. Entendemos os atrasos e suas dinâmicas multifatoriais das viagens de navios e dos portos. Agora, se soubermos como cada terminal tem sofrido com essas escalas, poderemos trazer mais previsibilidade para o importador e o exportador entenderem como está o terminal onde eles vêm deixando a sua carga. Do ponto de vista dos armadores, dentro dessa logística que não é exata, daremos mais previsibilidade para os terminais que têm sofrido com as omissões.

E como definir quem deverá arcar com os custos dos atrasos? Atuando em cada caso de forma concreta. Já existe uma norma da Antaq (Resolução n. 72) que coloca, nas rotinas de exportação, que serão cobrados de quem deu causa a armazenagem adicional e outros serviços prestados às cargas não embarcadas em navio e prazo previamente programados, bem como aqueles prestados às mercadorias não entregues no prazo devido aos importadores ou consignatários na importação. Portanto, o terminal não pode cobrar o adicional do importador ou exportador se for o armador que deu causa. A grande dificuldade é que o armador argumenta que não deu causa, uma vez que os atrasos aconteceram em outros portos como o de Los Angeles ou da China. E o exportador também não vai ter que pagar, uma vez que ele colocou a mercadoria de acordo com o horário a que ele foi informado. Então, nessa dificuldade de saber de quem será cobrado, o terminal, na grande maioria das vezes, acaba escolhendo o exportador. Agora que estamos discutindo com mais afinco esse assunto, estamos colocando para os exportadores trazerem mais relatos para agência. E o que temos visto é que o número de denúncias começou a subir. Em abril, tivemos uma reunião na Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) com os exportadores para mostrar que temos o entendimento do cenário, mas para atuarmos no caso concreto, precisamos dessas denúncias.





O estudo da Antaq sobre esses casos teria indicado que os armadores têm privilegiado portos com terminais verticalizados, aqueles controlados pelos armadores ou por seus acionistas. Isso ocorreu?

Nesse debate, realmente houve essa percepção de que estão acontecendo muitos atrasos e omissões. O que percebemos é que a tendência dos armadores é de preferir que os atrasos e omissões aconteçam em portos não verticalizados. É uma percepção que surgiu em questionários feitos com usuários e terminais. Mas ainda não podemos cravar. Os números realmente vão dizer se é somente uma percepção, ou se de fato é o que acontece. Não temos fechados todos os números. Fechamos nossa última reunião na segunda-feira (2) com os terminais. Mas o que temos até o momento é que, aparentemente, os números de terminais verticalizados sofrem menos omissões. Mas é cedo para falar. Mas isso por si só levaria ao entendimento de uma verticalização? Acredito que não. A verticalização de contêineres é um movimento mundial. Existe quem defenda vantagens e quem entenda ser desvantajoso. O fato é que nunca teremos na costa brasileira uma competição dos 19 terminais entre si. Temos fatores que são determinantes, como capacidade, mercado consumidor, tamanho de berço, estrutura, acesso ferroviário e rodoviário. Além disso, temos terminais Hub Ports, como o Porto de Santos, onde

sabemos que ali se encontra o melhor mercado consumidor / distribuidor. O Porto de Paranaguá, por ter um maior calado, também. Então, esse cenário competitivo tem que entrar na análise, não só em relação à verticalização. Pode haver esse indício de que os armadores dão maior preferência onde eles têm participação societária. Mas isso por si só não impede o movimento de verticalização. Pegando o exemplo de Santos: Temos a Maersk e MSC com a BTP. Nem toda a carga fica com a BTP, porque não cabe. Então o navio vem para a BTP, que deve ser um dos que têm menos omissões, até atingir o limite da sua capacidade. Atingido esse limite, o armador precisa encher a carga. Ele vai deixar na Santos Brasil, na DP World, ou no futuro STS10. Os armadores

nunca trazem capacidade só para um terminal. Traz para outros também. Além disso, tem a própria vocação dos terminais. Então, voltando à questão dos números, mesmo que eles mostrem essa tendência perceptiva, por si só não é um impedimento à verticalização.

Falando no STS10, como estão os preparativos para sua licitação?

Ainda estamos em consulta pública, e estamos fazendo o nosso próprio estudo concorrencial em relação a isso. E terá como base esse estudo, que trata dos navios de carga e os gargalos nas exportações.

Então esses estudos trazidos pelo grupo de trabalho vão ser usados para subsidiar o estudo concorrencial da Antaq

sobre o STS 10?

Sim, iremos municiar a licitação do STS 10 e a concessão do Porto de Itajaí (SC) que passam exatamente sobre essa questão da verticalização de contêineres. Também temos conversado com o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) para tentar entender melhor todo esse panorama. Claro que daqui não sairá nada formal. A ideia é ter todo esse pano de fundo para elaborarmos o nosso estudo concorrencial. Ou seja, teremos o substrato desse grupo de trabalho, junto com as contribuições da audiência pública, mais as contribuições do estudo da EPL (Empresa de Planejamento e Logística) e a nossa análise para saber se seguirá assim ou não.

E quando esses estudos sairão? Podemos esperar que esse estudo se transforme em uma regulamentação específica para o setor?

Não trabalhamos com a ideia de que as conclusões do trabalho trarão alguma regulamentação. Não é isso o que pretendemos com os números finais advindos, por exemplo, das reuniões com os 19 terminais de contêineres. Para se ter uma ideia, tivemos reuniões gerais e específicas com cada um deles. Em todas, reforçamos que fossem enviados todos os dados de omissões por meio do sistema. Diante deste levantamento, de 2021 e 2022, fecharemos o nosso relatório final. Ele deverá ser apresentado até junho. Com essa divulgação, abriremos para o debate. E pode ser que saia a possibilidade de uma nova regulamentação. Mas, hoje, não trabalhamos com essa hipótese. ■

O FATO É QUE NUNCA TEREMOS NA COSTA BRASILEIRA UMA COMPETIÇÃO DOS 19 TERMINAIS ENTRE SI.

TEMOS FATORES QUE SÃO DETERMINANTES COMO, CAPACIDADE, MERCADO CONSUMIDOR, TAMANHO DE BERÇO, ESTRUTURA, ACESSO FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO.

Receita Federal apreende mais de 19 toneladas de rolamentos falsos no Porto de Santos

Rolamentos são componentes de equipamentos como motores, máquinas, turbinas e equipamentos hospitalares, entre outros.

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Alfândega de Santos apreendeu, na última terça-feira, dia 3, 19,2 toneladas de rolamentos falsificados importados, avaliados em pouco mais de R\$ 15 milhões.

A seleção da carga foi feita pela área de Gestão de Riscos da Receita Federal, com a inserção de parâmetros em sistemas gerenciados pela instituição e análise das informações. Durante o processo, também foram utilizadas imagens de escâneres.

Após a verificação física e a confirmação da falsificação da mercadoria, a carga foi retida para a formalização da apreensão de ofício das mais de 19 toneladas de diversos tipos de rolamentos.

Rolamentos são dispositivos fabricados com alto grau de precisão e, também, com

Os materiais falsificados foram avaliados em pouco mais de R\$ 15 milhões. Segundo a Receita Federal, a carga será destruída.

materiais de alta resistência que atendam às exigências de durabilidade e performance. São utilizados em componentes na área industrial, em motores, em máquinas, na produção de energia hidrelétrica, em turbinas, em equipamentos hospitalares e no trem de pouso de aeronaves. Com aplicações tão estratégicas, percebe-se o risco que é utilizar essa peça falsificada.

Além de colocar operações industriais inteiras em

risco, o órgão alerta que a comercialização de produtos contrafeitos viola os direitos autorais, causa danos ao erário (prejuízo na arrecadação de impostos), aumento nos índices de desemprego, desencadeia a prática de concorrência desleal, alimenta o crime organizado e pode causar acidentes graves ou até mesmo fatais.

O trabalho desenvolvido pela Alfândega de Santos faz parte das ações de vigilância e repressão aos ilícitos aduaneiros, reforçando a presença fiscal e aumentando a percepção de risco.

O representante da fabricante de rolamentos Timken Company, Wagner Luiz Mistrinello, supervisor de Engenharia de Serviços, fez parte da

operação que atestou a falsificação dos produtos. "Ao olhar as mercadorias, verificamos que eram falsas. Fizemos um relatório para a Alfândega e os produtos foram apreendidos. Agora este material será destruído porque eles podem causar acidentes fatais. Ao usar um rolamento falsificado na roda de um ônibus, por exemplo, ele não tem a mesma qualidade de aço do original e a vida útil também é muito menor", avaliou o representante da marca.

De acordo com Mistrinello, os valores dos rolamentos falsificados são de 30% a 40% menores do que os originais. O supervisor de Engenharia alerta que, na dúvida, o cliente deve procurar um distribuidor autorizado.



Vanessa Pimentel

Mineradora Vale recebe segunda locomotiva 100% elétrica

Com baterias feitas de lítio, o equipamento têm capacidade de armazenamento de 1000 kWh, com autonomia para operar até 10 horas sem paradas para recarregamento.

O equipamento está na oficina de locomotivas para verificação e testes de sistemas, antes de entrar em operação no pátio de manobras do porto

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A mineradora Vale recebeu, no fim do mês passado, a sua segunda locomotiva 100% elétrica, movida a bateria. Fabricado na China pela CRRC Zhuzhou Locomotive (CRRC ZELC), o equipamento vai operar inicialmente, em teste, no pátio de manobra do Terminal de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), instalação privada que pertence à companhia e fica ao lado do Porto do Itaqui (MA).

Com baterias feitas de lítio, o equipamento pode operar até 10 horas sem parar para recarregamento.

O uso da nova locomotiva integra a estratégia da Vale



Divulgação / Vale

de eletrificar seus equipamentos de mina e ferrovia, áreas que respondem por 25% das emissões diretas de carbono da empresa, o chamado escopo 1.

Em 2019, a Vale anunciou que tem como meta zerar suas emissões líquidas de escopos 1 e 2 (relativo ao consumo de energia elétrica) até 2050 e,

A locomotiva vai operar inicialmente, em teste, no pátio de manobra do Terminal de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), porto privado que pertence à companhia, adjacente ao Porto do Itaqui.

para isto, está investindo entre US\$ 4 bilhões e US\$ 6 bilhões. Atualmente, a frota da Vale soma 490 locomotivas movidas a diesel, dedicadas ao transporte de minério de ferro. A primeira máquina totalmente elétrica da empresa, fabricada pela Progress Rail, foi recebida em julho de 2020, na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), onde também ocorreram os primeiros testes com o novo equipamento.

"Assim como aconteceu no Espírito Santo, na Estrada de Ferro Vitória a Minas, nossa estratégia é testar a segunda locomotiva em manobras de pátio para, depois, avaliar a possibilidade de readequá-la como parte da estratégia posterior de utilização de locomotivas elétricas na linha principal da ferrovia", explicou Gustavo Bastos, gerente-executivo do Centro de Excelência, Tecnologia e Inovação de Ferrosos da Vale.

O novo equipamento já se encontra na oficina de locomotivas do terminal, onde ficará

por 90 dias para verificação e testes de sistemas. O primeiro teste em pátio de manobra está previsto para julho.

Powershift

As duas locomotivas 100% elétricas fazem parte do Powershift, programa criado pela Vale para atender ao desafio da empresa de zerar emissões de carbono de escopos 1 e 2. Além de locomotivas, o programa tem realizado testes com equipamentos elétricos em minas subterrâneas no Canadá, onde, atualmente, há cerca de 40 em operação.

A estratégia de eletrificação de equipamentos de operações da Vale inclui ainda uma parceria com seus pares BHP e Rio Tinto. No ano passado, as três empresas, juntamente com mais 17 mineradoras, lançaram o "Desafio Charge On". Trata-se de uma chamada global de inovação voltada a empreendedores capazes de desenvolver soluções de eletrificação de grandes caminhões usados em minas.

UCRÂNIA AVALIA IMPLANTAR TARIFAS DE EXPORTAÇÃO EM PORTOS DO DANÚBIO

Com os portos ucranianos do Mar Negro bloqueados pela Rússia, os exportadores de grãos que procuram usar os portos do Danúbio enfrentaram um aumento rápido e injustificado nas tarifas

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Ucrânia pediu ontem, dia 4, que as empresas de transbordo de grãos dos portos do Rio Danúbio reduzam os preços ou o país “será forçado” a restringi-los administrativamente, disse o vice-ministro da Agricultura, Taras Vysotskiy.

Isso porque, com os portos ucranianos do Mar Negro bloqueados pela Rússia, os exportadores de grãos que procuram usar os portos do Danúbio enfrentaram um aumento rápido e injustificado nas tarifas. Esta informação foi dita por uma autoridade do Ministério do Interior ucraniano na última terça-feira (3).

“A criação de demanda excessiva por parte daqueles que desejam fazer transbordo de grãos permitiu que os prestadores de serviços, e essas são empresas privadas, aumentassem significativamente o custo desses serviços. Do ponto de vista do patriotismo econômico ou nacional, isso é errado”, disse o vice-ministro da agricultura.

A Ucrânia, um grande produtor agrícola, costumava exportar a maior parte de seus produtos por portos. Mas foi forçada, pela invasão da Rússia, a realizar as exportações por trem, através de sua fronteira

ocidental ou por pequenos portos fluviais do Danúbio.

“Como o mercado não está se adaptando, duas alternativas estão sendo discutidas agora: ou as empresas ainda começarão a responder adequadamente e retornarão às taxas normais de mercado, ou será introduzida regulamentação de preços pelo Governo, como na venda de combustíveis ou produtos alimentícios socialmente importantes”, acrescentou Taras Vysotskiy.

Embarque de grãos

As exportações de grãos da Ucrânia caíram de 2,8 milhões

As exportações de grãos da Ucrânia caíram de 2,8 milhões de toneladas para 923 mil toneladas, se comparada ao mês de abril do ano passado



A UCRÂNIA, UM GRANDE PRODUTOR AGRÍCOLA, COSTUMAVA EXPORTAR A MAIOR PARTE DE SEUS PRODUTOS POR MEIO DE PORTOS MARÍTIMOS, MAS FOI FORÇADA, PELA INVASÃO DA RÚSSIA, A EXPORTAR DE TREM, ATRAVÉS DE SUA FRONTEIRA OCIDENTAL OU POR PEQUENOS PORTOS FLUVIAIS DO DANÚBIO.

de toneladas (de abril de 2021) para 923 mil toneladas (no mês passado), devido às ações da Rússia na Ucrânia, disse a consultoria APK-Info ontem (4).

Segundo o relatório da consultoria, as exportações do país incluem 768.486 toneladas de milho e 127.130 toneladas de trigo. A Ucrânia também exportou 151.529 toneladas de óleo de girassol e 169.681 toneladas de oleaginosas, principalmente sementes de sol. As autoridades ucranianas afirmam repetidamente que estão se esforçando para aumentar as exportações por via férrea e através dos portos do Danúbio e que o volume de exportações por meio destas rotas poderá em breve aumentar para mais de um milhão de toneladas por mês.

SUL EXPORT 2022

Em destaque:

Concessão dos canais de acesso de portos da região Sul

16 e 17 de maio
Florianópolis/SC

Participe gratuitamente.

#gestaodeportos
#hidrovias #concessãodecanais
#multimodalidade
#corredoreslogísticos

SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA