

FREE FLOW Concessionária quer sistema em via federal até março de 2023 ▶p3

TRIGO Embrapa vê Brasil autossuficiente na produção do grão em até 5 anos ▶p5

ITAPOÁ Porto desenvolve equipamento ajustável para otimizar operações ▶p7



Documento eletrônico para transporte de cargas deixa cabotagem em alerta

Para associação de armadores do setor, novo dispositivo desenvolvido pelo governo privilegia o modal rodoviário ▶p4

EDITORIAL

O DT-e e a multimodalidade

O Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, o órgão regulador do setor), está desenvolvendo um documento único para unificar as informações operacionais em um transporte de carga, o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e). E, com ele, facilitar e simplificar a apresentação de cadastros, registros, licenças e outras informações de identificação das mercadorias que estão sendo deslocadas.

A iniciativa, de forma geral, foi bem recebida pelo setor de transporte e deve ser colocada em prática ainda neste ano. Mas ajustes ainda devem ser feitos. É o que pede o diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), Luis Fernando Resano, que se mostrou preocupado em como o projeto está sendo elaborado. Em entrevista publicada na edição desta quinta-feira do Jornal BE News, ele destacou que o DT-e está com um foco voltado mais para o modal rodoviário, a fim de atender principalmente ao agronegócio. Mas sua formatação não tem levado em consideração as características das atividades de cabotagem, por exemplo.

Resano argumenta que o documento terá uma ampla utilização em operações multimodais, ou seja, em que o transporte de uma mercadoria é realizado com a participação de vários modais. E lembrou que o serviço de cabotagem tradicionalmente ocorre em parceria com um transporte rodoviário, que leva a carga de sua origem até o porto para o embarque e do porto de destino até seu usuário.

O alerta do representante da Abac vem em um momento estratégico no desenvolvimento do DT-e e deve ser levado em conta pelos técnicos e pelas autoridades do Ministério e da ANTT. O documento visa impulsionar a multimodalidade, buscando ajudar na otimização da logística de transportes no País, e, com esse objetivo, deve atuar na integração de todos os modais, sendo formatado para atender do ferroviário ao aquaviário, do rodoviário à cabotagem.

Que ajustes sejam feitos e o DT-e, ao ser lançado, seja um facilitador ao serviço de transporte, integrando todos os meios, sem isolar um ou outro. Em um país como o Brasil, o planejamento de transporte é essencialmente multimodal e todos os projetos voltados a ele devem levar tal característica em consideração. O ajuste, assim, deve ser feito.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Drone_013



▲ **CAPA**
4 Documento eletrônico para transporte de cargas preocupa setor de cabotagem

HUB
3 Webinário debate participação da população em planos setoriais de transportes

NACIONAL
3 CCR quer Free Flow na Rio-Santos até março de 2023

5 Para Embrapa, Brasil será autossuficiente na produção de trigo em até 5 anos

REGIÃO SUDESTE
6 Stolthaven lança planta de nitrogênio no Porto de Santos

REGIÃO NORTE
6 Transporte de cargas na Ferrovia Norte-Sul cresce 7% no 1º semestre

REGIÃO SUL
7 Porto Itapoá desenvolve equipamento ajustável para otimizar operações

INTERNACIONAL
7 Exportações de grãos da Ucrânia caem 59,5% em agosto



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
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

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



Planos setoriais 1

A sociedade já pode contribuir com a elaboração dos planos setoriais de Transportes, estudos que serão realizados pelo Ministério dos Transportes (Minfra) e pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e vão tratar das necessidades e das oportunidades oferecidas pelos subsistemas de transportes - terrestre, aquaviário, aeroviário e portuário - do Plano Nacional de Logística 2035. Para tratar sobre essa iniciativa, haverá hoje, às 11 horas, o webinar Tomada de Subsídios dos Planos Setoriais de Transportes, que será transmitido pelo canal do Minfra no Youtube e pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br).

Planos setoriais 2

No webinar, será explicado como a população poderá contribuir com a elaboração dos planos setoriais, de acordo com a nova abordagem adotada para o Planejamento Integrado de Transportes. As sugestões devem ser encaminhadas até o próximo dia 6, pela página <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento>.

Planos setoriais 3

Continuando os debates sobre como a população poderá contribuir com a elaboração desse planejamento, o Minfra e a EPL farão o webinar Tomada de Subsídios dos Planos Setoriais Hidroviário e Portuário na próxima segunda-feira, às 16 horas. Nessa sessão, será apresentada a metodologia de desenvolvimento desses dois planos. A transmissão também ocorrerá pelo canal do Ministério no Youtube e pelo Portal BE News.

Presença feminina

A participação das mulheres no mercado de trabalho do setor aquaviário brasileiro será tema de uma pesquisa a ser feita pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor. A iniciativa integra o protocolo de intenções firmado neste ano entre o órgão e a Women's International Shipping and Trading Association (Wista). Um representante de cada empresa deste segmento deverá responder o questionário até o dia 30 de setembro. As perguntas podem ser acessadas pelo link: <https://forms.gle/h4Qx59dnxyQqnwgh6> ou no portal da Agência.

CCR quer Free Flow na rodovia Rio-Santos até março de 2023

Segundo presidente da CCR, concessionária está preparada para suportar volumes iniciais de inadimplência

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O presidente da CCR Rodovias, Eduardo Camargo, afirmou que a concessionária quer instalar o Free Flow, sistema que tem como objetivo cobrar tarifas mais igualitárias, de acordo com o trajeto do usuário, na Rodovia Rio-Santos.

Ele disse isso durante o painel "Implementação do Free Flow nas Rodovias brasileiras: Avanços e desafios regulatórios" do congresso da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (XXII Congresso ABCR Brasvias), que teve início ontem, em Brasília (DF).

Segundo Camargo, as discussões com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já estão avançadas e o objetivo da empresa é que o sistema seja instalado até março de 2023.

"Temos uma grande oportunidade com a concessão da Rio-São Paulo, que em seu contrato prevê a questão do Free Flow. A nossa proposta é que esse teste aconteça na BR-101, que é a Rio-Santos. Aquele é um trecho de baixa densidade de tráfego. Em termos de intervenção física, que deveríamos fazer, para colocar as praças e em cinco anos retirá-las, não faz sentido colocá-las. Então, a nossa proposta ali será partir direto para o Free Flow e estar operando já a partir de março", disse.

Vale lembrar que, em outubro do ano passado, a CCR SA foi a vencedora do leilão da nova concessão da rodovia Presidente Dutra e renovou sua posse da concessão do trecho por mais 30 anos. A empresa ofereceu o desconto máximo na tarifa de pedágio, de 15,31%, e valor de outorga foi de R\$ 1,77 bilhão.

Já a assinatura do contrato foi feita em março deste ano. O trecho concedido tem 625,8 km e faz a ligação entre as regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro - dentre eles a BR 101, conhecida como Rio-Santos -, além de fazer parte da conexão entre as

regiões Nordeste e Sul. A concessão prevê que, dentro de cinco anos, a rodovia já esteja operando com o Free Flow.

O BE News questionou o presidente da CCR sobre como estão as conversas com a ANTT e como acontecerá a regulamentação do sistema. Segundo o executivo, a proposta ainda está sendo discutida com a agência e a concessionária está preparada para suportar volumes iniciais de inadimplência no trecho Rio-Santos.

ção do secretário de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Felipe Queiroz. De acordo com ele, existem dois desafios para implementação do Free Flow.

O primeiro trata do desafio técnico operacional, que é identificar os veículos. A ideia é entender se a identificação dos veículos viria por tag ou pela placa, por exemplo. Também como interligar esse sistema à lista geral de dados brasileira sem ferir a Lei Geral de Pro-

tada da tarifa, ou seja, uma questão não iria resolver a outra. Se pagou a multa, mas não a tarifa ele continuará inadimplente" disse.

O segundo desafio é administrativo contratual. Neste caso, o governo, em especial a ANTT, deve calcular valores e porcentagens para incorporar nos contratos de concessões previsões de inadimplência dos usuários. A solução virá por meio da 3ª norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR3), que definirá aspectos relacionados à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

"Essa parte está muito ligada aos desafios da ANTT para gerenciar e incorporar, dentro dos contratos de concessão, questões como eventuais porcentagens de inadimplências representativa que impactariam dentro da receita da concessão. A ideia é tentar prever quando essas questões serão endereçadas em reequilíbrios de contratos. Também mitigações e compartilhamentos de riscos", falou.

Ao BE News, Queiroz afirmou não saber se as multas previstas na minuta do Contran trarão pontos na CNH, mas que a discussão será solucionada após o período de consulta pública. "Acredito que toda multa tem que gerar pontos na carteira. Mas esse assunto será debatido dentro dessa consulta do Contran e teremos definições mais concretas ainda este ano", comentou.

"Iremos construir toda essa nossa ideia nos próximos sete meses aceitando os riscos. O contrato tem a previsão da migração da praça para o Free Flow. Como a lei do sistema também já existe e é possível cobrar a recusa de pagamento, acreditamos que teremos um arcabouço legal que nos permite fazer. Temos que aprender fazendo", comentou.

Multa aos inadimplentes
O painel teve ainda a partici-

ção de Dados Pessoais. Para isso, o secretário afirmou que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) abriu audiência pública para regulamentar o tema. A minuta elaborada pelo governo prevê que os inadimplentes do Free Flow sejam multados na carteira de motorista (CNH). "Nela está previsto que, após 30 dias de inadimplimento do usuário, ele será multado. A cobrança seria apar-



O Free Flow ainda não foi totalmente regulamentado pelo governo. Trecho Rio-Santos poderá ser a primeira experiência do sistema no País

Divulgação/Frenlogi

NACIONAL

Documento eletrônico para transporte de cargas preocupa setor de cabotagem

Para diretor-executivo da associação de armadores, o DT-e dá mais atenção ao modal rodoviário

Divulgação/Abac

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, demonstrou preocupação com o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), que vem sendo desenvolvido pelo governo.

Ele deixou clara essa apreensão durante webinar promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tratou dos obstáculos regulatórios ao transporte multimodal.

O documento eletrônico para transporte de cargas vem sendo construído pelo Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Segundo Resano, ele está com um foco voltado para o modal rodoviário. Portanto, é preciso que o governo tenha um olhar para o setor portuário, em especial, o de cabotagem.

“Estamos muito preocupados com o desenvolvimento do DT-e, que está muito focado no rodoviário e está em vias de ser aplicado dentro desse modal e do agronegócio. Mas vai impactar a multimodalidade porque a cabotagem tem uma pernada rodoviária. Levamos a equipe do DT-e para conhecer os processos. Tanto dentro de uma empresa de contêineres quanto de uma empresa de grãos líquidos”, disse.

O DT-e é uma proposta do governo para estabelecer um documento único para unificar todas as informações para operações de transporte de carga. O objetivo é unificar, reduzir e simplificar dados sobre cadas-



Segundo o diretor-executivo da Abac, a cabotagem tem uma pernada rodoviária, o DT-e vai impactar a multimodalidade

tros, registros, licenças e outras informações de identificação.

O documento é uma das principais apostas do governo para o estabelecimento do transporte multimodal, que se utiliza de dois ou mais desses modais que são empregados em uma mesma operação, no Brasil.

DT-e e multimodalidade

O webinar teve como objetivo debater o estudo publicado em maio pela Antaq que mapeou os principais obstáculos regulatórios ao transporte multimodal. O relatório destacou que a integração do DT-e ao transporte aquaviário deve considerar os demais sistemas e evitar redundâncias de informações a serem prestadas pelos operadores. Para isso, é preciso que haja integração com outros sistemas de competência do governo federal,

como o Sistema Mercante e o Porto sem Papel.

Segundo o diretor executivo da Abac, a falta de padronização dos documentos cria problemas para a redução de custos e o escoamento de cargas. Portanto, é preciso que o DT-e traga soluções e não mais uma obrigação para os operadores e transportadores de carga.

“A nossa ação inicial é a emissão do documento fiscal. Tudo decorre daí. O grande problema, além da burocracia, é a falta de padronização. A nota fiscal vem em quilos e o mercante exige que eu lance em toneladas. Parece uma simples conversão, mas não é. As informações não são cruzadas. Ou seja, a falta de padronização afeta toda a cadeia”, falou.

Conclusões

O estudo publicado pela Antaq em maio diagnosticou os prin-

cipais entraves às operações desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino utilizando dois ou mais modos de transporte.

O relatório destacou o protagonismo das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) no transporte multimodal. De acordo com os estudos, o contêiner é um dos “motores” da multimodalidade, pois permite um ganho de escala, especialmente com o ganho de eficiência dos portos na transição do modal aquaviário ao terrestre e vice-versa.

No Brasil, todas as grandes empresas de navegação são habilitadas como Operador de Transporte Multimodal (OTM) e emitem o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTe) Multimodal. Este segundo é um documento que evidencia o contrato do transporte multimodal e abarca todo o processo do

recebimento da carga até a entrega ao destinatário final.

Na navegação de cabotagem especializada no transporte de contêineres, o percentual do CTe Multimodal chega a atingir 90% de todos os documentos de transporte emitidos. Portanto, é preciso que as empresas do setor ofereçam serviço porta a porta, por meio de um único contrato, para atrair mais usuários.

De acordo com o relatório, existem outras questões que dificultam o desenvolvimento da multimodalidade nacional, entre elas estão: a baixa utilização no modal hidroviário; excesso ou duplicidade de documentos; entraves tributários, principalmente com relação ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS); e falta de uniformidade na legislação multimodal.

Decreto que regulamenta DT-e sairá em outubro, diz gerente da ANTT

A gerente de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, Claude Soares Araujo, afirmou ontem, durante o webinar da Antaq, que o decreto que regulamentará o Documento de Transporte Eletrônico, o DT-e, será publicado em outubro.

“Estamos em constante trabalho junto ao Ministério da Infraestrutura. O decreto que regulamenta a lei do DT-e está

previsto para ser publicado em outubro, mas já estamos começando a tratar das portarias que serão subsequentes ao decreto”, disse.

Ainda segundo Claude Araujo, a regulamentação do DT-e preverá a extinção de documentos obrigatórios que hoje são obrigatórios. Entre as obrigações que serão extintas está a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da

Operação de Transporte (Ciot) para todas as operações do transporte rodoviário remunerado de cargas.

“Dentro da nossa agenda regulatória, já está previsto a regulamentação desse documento eletrônico de transporte. Na parte de sistemas, já estamos trabalhando na integração dos dois principais documentos da agência, que é o Ciot, que deve ser eliminado

com o DT-e”, comentou.

A gerente afirmou ainda que para a construção do DT-e o Ministério da Infraestrutura mapeou toda a cadeia logística do transporte de grãos específicos, como a soja. A conclusão é de que diversos documentos poderão ser integrados, entre eles o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

“O ministério fez um ma-

peamento do fluxo de transporte da Soja em todos os modais. Dentro desse mapeamento foram identificados todos os documentos necessários para os modais que poderiam ser integrados ou eliminados. O RNTRC será integrado e eu vejo claramente que é possível essa integração com todos os outros sistemas. O setor não pode parar”, comentou.

Para Embrapa, Brasil será autossuficiente na produção de trigo em até 5 anos

País adaptou o plantio do cereal no Cerrado, o que possibilita a expectativa de independência

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Brasil vai se tornar autossuficiente na produção de trigo em até cinco anos. É o que estima o presidente da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), Celso Luiz Moretti. Ele concedeu entrevista ao programa Brasil em Pauta, da TV Brasil.

Celso explicou que para este ano há uma demanda estimada de 13 milhões de toneladas do produto, sendo 9 milhões produzidas já no Brasil. “Ou seja, nós acreditamos que, com essa velocidade, com esse crescimento que estamos vendo nos últimos anos, é possível que em cinco anos o Brasil seja autossuficiente na produção de trigo”, explicou.



Divulgação/Embrapa

Para 2022 há uma demanda estimada de 13 milhões de toneladas de trigo, sendo 9 milhões produzidas já no Brasil

Moretti disse que depois que o Brasil adaptou a produção do trigo ao solo do Cerrado, o País passou a contar com a possibilidade da autossuficiência, porque, tradicionalmente, o cereal é produzido em regiões mais frias, como no sul do Brasil, na Argentina, Canadá, Estados Unidos, Rússia e Ucrânia. O grão

é uma das poucas commodities que o Brasil importa.

“Há mais de 40 anos nós começamos a trabalhar com o melhoramento genético do trigo para fazer adaptação. E a partir de 2010, quando começamos a trazer o trigo ao Cerrado, passamos a desenvolver variedades adaptáveis. E isso tem crescido

de forma bastante interessante, o que até impressiona as pessoas no mundo que conhecem o trigo produzido em regiões frias. A Embrapa mostrou que é possível produzir e colher trigo nos trópicos”, explicou.

A produção mundial de trigo gira em torno de 779 milhões de toneladas. Com a guerra entre Rússia e Ucrânia — que respondem por 30% dessa produção — os preços aumentaram, e com o aumento da produção interna, o Brasil pode ter capacidade melhorada de importação e consumo interno.

Reconhecimento

A Embrapa é especializada em desenvolver tecnologias que aumentem a produtividade, melhorem a qualidade e garantam a sustentabilidade da agricultura e pecuária. E conta com a pesquisadora Soja Mariangela

Hungria, incluída no ranking dos 100 principais cientistas em fitotecnia e agronomia do mundo, única cientista da América do Sul na lista.

A inclusão de Mariangela ocorreu por sua pesquisa em relação à fixação biológica de nitrogênio, desenvolvida na Embrapa.

“Foi uma tecnologia que começamos a trabalhar na década de 1990. É uma bactéria que é colocada junto com as sementes no solo, e como a maior parte do ar que nos circunda é nitrogênio, a bactéria captura o nitrogênio e entrega para a planta da soja, o que reduz a necessidade do uso de adubo químico. Além de o produtor brasileiro economizar recursos, nós contribuimos para a redução de gases do efeito estufa”, disse o presidente da empresa brasileira.

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

NORTE EXPORT 2022

12 e 13 de setembro

Porto Velho - RO

PAINEL 1

Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária

- O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL
- O horizonte de novos negócios no setor portuário
- As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas
- Integração Brasil-Bolívia-Peru

Apresentação: Alessandro Reichert,
Diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO



REGIÃO SUDESTE

Stolthaven lança planta de nitrogênio no Porto de Santos

Usina é a primeira instalada em terminal portuário no Brasil e será operada pela White Martins

Divulgação/Stolthaven Terminals do Brasil

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Stolthaven Terminals do Brasil, localizada no Porto de Santos (SP), inaugurou a sua própria planta de geração de nitrogênio, a primeira a operar em um terminal portuário no Brasil e a primeira da empresa em nível global. A planta foi desenvolvida em parceria, e será operada pela White Martins, representante da Linde, a maior empresa de gases industriais e engenharia do mundo.

“Estamos felizes em poder implementar a primeira planta utilizando a tecnologia de PSA em um terminal portuário da Stolthaven em todo o mundo e, também, a primeira no Brasil. Em linha com nossa missão de ser o prestador de serviços de armazenagem mais respeitado pelos nossos clientes, obtendo excelência nos serviços e operações sustentáveis e modernas, essa parceria com a White Martins coloca ambas as empresas na vanguarda tecnológica de suprimento de nitrogênio em terminais portuários”, afirmou o gerente geral da Stolthaven Terminals Brasil, Marcelo Schmitt.

Ao abrir sua própria planta



Gerando nitrogênio para abastecimento próprio, a Stolthaven poderá cobrir a maior parte da capacidade total de tancaagem de 150 mil m³ de seu terminal

de geração de nitrogênio, a Stolthaven Terminals do Brasil pode gerenciar o seu próprio fornecimento de nitrogênio para as suas operações.

O nitrogênio é um gás inerte, que atua como um estabilizador e equalizador de pressão, e é fundamental no armazenamento, carregamento e descarregamento de líquidos nos terminais portuários. Até antes do início das operações

da planta, a companhia adquiriria seu nitrogênio através de fornecimento externo.

Agora, usando a tecnologia de adsorção por diferencial de pressão (PSA), a empresa poderá gerar nitrogênio para abastecimento próprio – em níveis de pureza acima de 98% – para cobrir a maior parte da capacidade total de tancaagem de 150 mil m³ de seu terminal em Santos.

A planta de nitrogênio também tem alto grau de automação e monitoramento remoto, para garantir a continuidade do fornecimento, confiabilidade e segurança, mesmo durante períodos de manutenção.

Adicionalmente, a planta promoverá uma redução de 80% na movimentação de veículos de abastecimento nas instalações do terminal, o que diminuirá o consumo de com-

A PLANTA TAMBÉM PROMOVERÁ UMA REDUÇÃO DE 80% NA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS DE ABASTECIMENTO NAS INSTALAÇÕES DO TERMINAL, O QUE DIMINUIRÁ O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E, CONSEQUENTEMENTE, A EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA

bustível e, consequentemente, a emissão de gases de efeito estufa.

“A White Martins tem desenvolvido soluções customizadas para atender os mais diferentes setores da economia com foco nas necessidades de cada cliente, possibilitando confiabilidade e segurança nas operações. A parceria com a Stolthaven Terminals foi fundamental para desenvolvermos uma aplicação pioneira no Brasil de uma unidade onsite, ou seja, construída dentro da área de produção do próprio cliente, em um terminal marítimo, que contribui diretamente para a redução de emissões de gases do efeito estufa”, disse o diretor executivo de negócios da BRIG, Mário Simon.

REGIÃO NORTE

Transporte de cargas na Ferrovia Norte-Sul cresce 7% no 1º semestre

Foram movimentadas 6,6 milhões de toneladas de cargas no período

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O tramo norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), controlado pela VLI, movimentou 6,6 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre deste ano, crescimento de 7% em relação ao volume movimentado no mesmo período do ano passado. O trecho é reconhecido como um dos mais importantes corredores para escoamento da produção do agronegócio brasileiro em direção aos portos do sistema Norte do País.

No período, as operações da VLI na FNS geraram lucro

O TRAMO NORTE DA FNS É RECONHECIDO COMO UM DOS MAIS IMPORTANTES CORREDORES PARA ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DO AGRONEGÓCIO NACIONAL

líquido de R\$ 278 milhões, ante R\$ 186,1 milhões registrados no primeiro semestre do último ano – um aumento de 49%. Os números excluem as movimentações da companhia na Estrada de Ferro Carajás, na qual a VLI opera por direito de passagem para acesso ao sistema portuário do Maranhão.

Soja, milho e celulose es-

tão entre os principais produtos transportados. Os volumes são captados nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e Mato Grosso e a carga é escoada para portos do sistema norte, a exemplo do Terminal Portuário de São Luís, no Porto do Itaqui (MA). Combustíveis, farelo de soja e biodiesel são ativos que completam o mix de fluxos movimentados pela FNS que abastecem o mercado mundial.

No último ano, a VLI investiu mais de R\$ 900 milhões na FNS, possibilitando a manu-

tenção da malha ferroviária e do material rodante, a fim de garantir a eficiência para o transporte de carga dos clientes instalados na região.

A VLI engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de termi-

nais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

Divulgação/VLI



As cargas são captadas nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e Mato Grosso e escoadas para portos do sistema Norte

REGIÃO SUL

Porto Itapoá desenvolve equipamento ajustável para otimizar operações

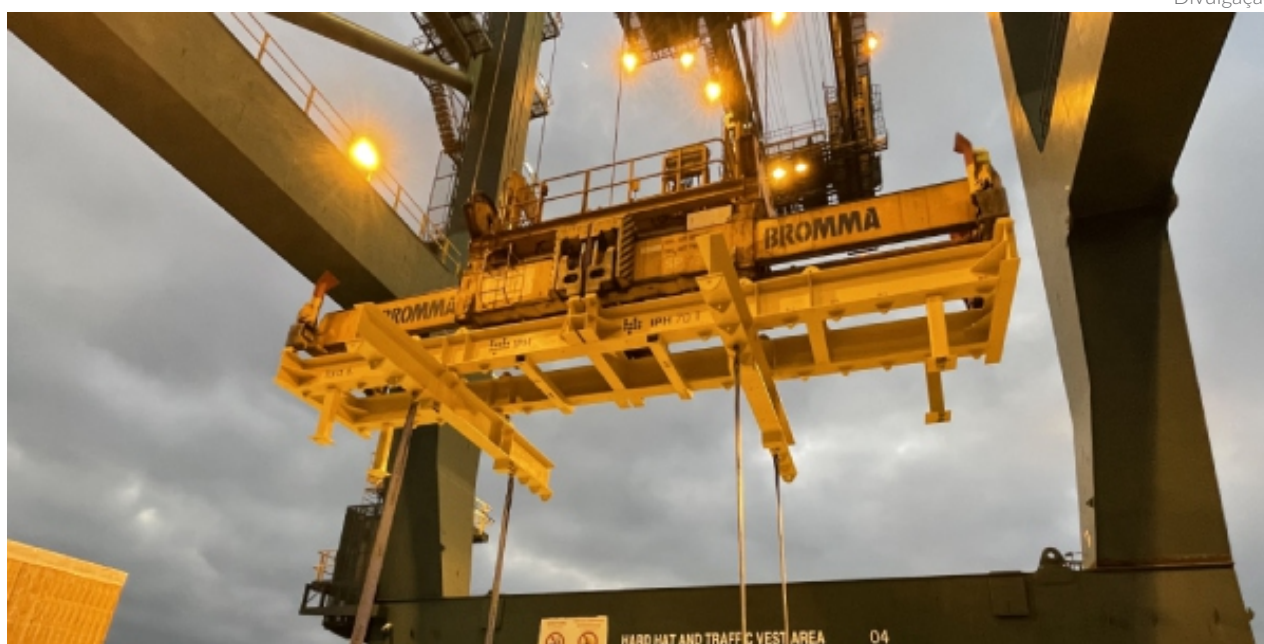
Já em atividade, o spreader-balancim pode ser utilizado em diversos tipos de operação e formatos de cargas

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Porto Itapoá (SC) já está operando com o novo equipamento que desenvolveu para otimizar as movimentações de carga. Trata-se de um spreader-balancim (dispositivo utilizado para movimentar peças breakbulk e/ou diversos modelos de mercadorias) modulável, capaz de se adequar a diversos tipos de operação e formatos de cargas.

Terminal privado de contêineres, Itapoá movimentou, até o mês de julho, 89.881 TEU, com 48 navios operados. A capacidade total de movimentação é de 1,2 milhão de TEU por ano.

Segundo o gerente de operações do Porto Itapoá, Thiago Santos, o principal benefício do equipamento é atender cargas de formatos variados, sobretudo breakbulk, tornando as operações mais rápidas e eficientes. “Além disso, pode se adequar aos nossos equipamentos internos como



Divulgação

O spreader-balancim pode se adequar a equipamentos como portêineres, RTGs e reach stackers

portêineres, RTGs e reach stackers, trazendo bastante dinamismo para as nossas operações”, disse Santos.

O projeto já é antigo, mas agora pôde ser desenvolvido. “Na sequência apresentamos para a diretoria, que abraçou a ideia, entendendo as vantagens operacionais e de segurança que ela traria”, explicou Santos. O próximo passo foi buscar um fornecedor para desenvolver o equipamento.

De acordo com a administração do Porto de Itapoá,

O EQUIPAMENTO É DESMONTÁVEL E MULTIFUNCIONAL, COM DIVERSOS PONTOS DE AMARRAÇÃO, POR ISSO, TAMBÉM ATENDE FORMATOS MENORES DE MERCADORIAS

além de cargas grandes e em formatos diferentes, o spreader-balancim atende formatos menores de mercadorias, graças à sua estrutura desmontável e multifuncional, com diversos pontos de amarração.

Outra inovação

O Porto Itapoá foi o primeiro terminal portuário do Brasil a contar com a gaiola de peação e despeção modelo gôndola. O equipamento é afixado nos portêineres para manter a segurança dos auxiliares de

operações, que são os profissionais responsáveis por des-travar ou travar os contêineres a bordo.

O gerente de operações do Porto Itapoá afirmou que o equipamento aumenta a segurança e maximiza a velocidade da operação em até 40%, garantindo mais eficiência. “Entendemos que segurança e eficiência estão diretamente ligados e, por isso, temos feito investimentos não só em equipamentos, mas também em treinamento da nossa equipe”, comentou.

O equipamento da marca espanhola Tec Container, representada no Brasil pela Rimac, pesa seis toneladas e é chamado tecnicamente de Lashing Cage. Composto de duas plataformas laterais, onde se posicionam os profissionais, a gaiola pode ser aberta entre 23 e 45 pés, proporcional a cerca de 7,5m e 15m, respectivamente. Suporta até dois profissionais em cada lado da gôndola (capacidade de 500 kg), garantindo melhor agilidade e segurança durante as operações.

INTERNACIONAL

Exportações de grãos da Ucrânia caem 59,5% em agosto

Segundo o Ministério da Agricultura, 2,26 milhões de toneladas foram embarcadas neste mês

Divulgação/Ministério da Infraestrutura da Ucrânia



Grãos para exportação no Porto de Odessa: os embarques foram retomados em 1º de agosto, com destino ao Líbano

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As exportações de grãos da Ucrânia caíram 59,5% em agosto na comparação anual, para 2,26 milhões de toneladas. Os dados foram divulgados pelo Ministério da Agricultura.

Segundo o governo ucraniano, o volume de exportação inclui 763 mil toneladas de trigo, 1,33 milhão de toneladas de milho e 161 mil toneladas de cevada.

As exportações de cereais foram prejudicadas desde o início da ofensiva russa contra o país em 24 de fevereiro. Devido ao conflito, os portos, principalmente os que margeiam o Mar Negro, foram bloqueados, impedindo o escoamento dos produtos agrícolas

da Ucrânia. O Mar Negro é uma rota estratégica para as exportações ucranianas.

Os embarques de grãos

foram retomados em 1º de agosto, quando o primeiro navio deixou o Porto de Odessa, na Ucrânia, com destino ao

Líbano, após acordo firmado com a Rússia. O acordo, intermediado pela Turquia e Organização das Nações Unidas

O GOVERNO DA UCRÂNIA ESTIMA QUE MAIS DE 20 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS FORAM BLOQUEADOS PELAS FORÇAS RUSSAS DESDE O INÍCIO DA GUERRA, HÁ SEIS MESES

(ONU), foi assinado no último dia 22 de julho, em Istambul, na Turquia.

O governo da Ucrânia estima que mais de 20 milhões de toneladas de grãos foram bloqueados pelas forças russas desde o início da guerra, há seis meses. A interrupção na cadeia desencadeou uma crise global, aumentando o preço dos alimentos e deixando os países mais pobres sem comida.