

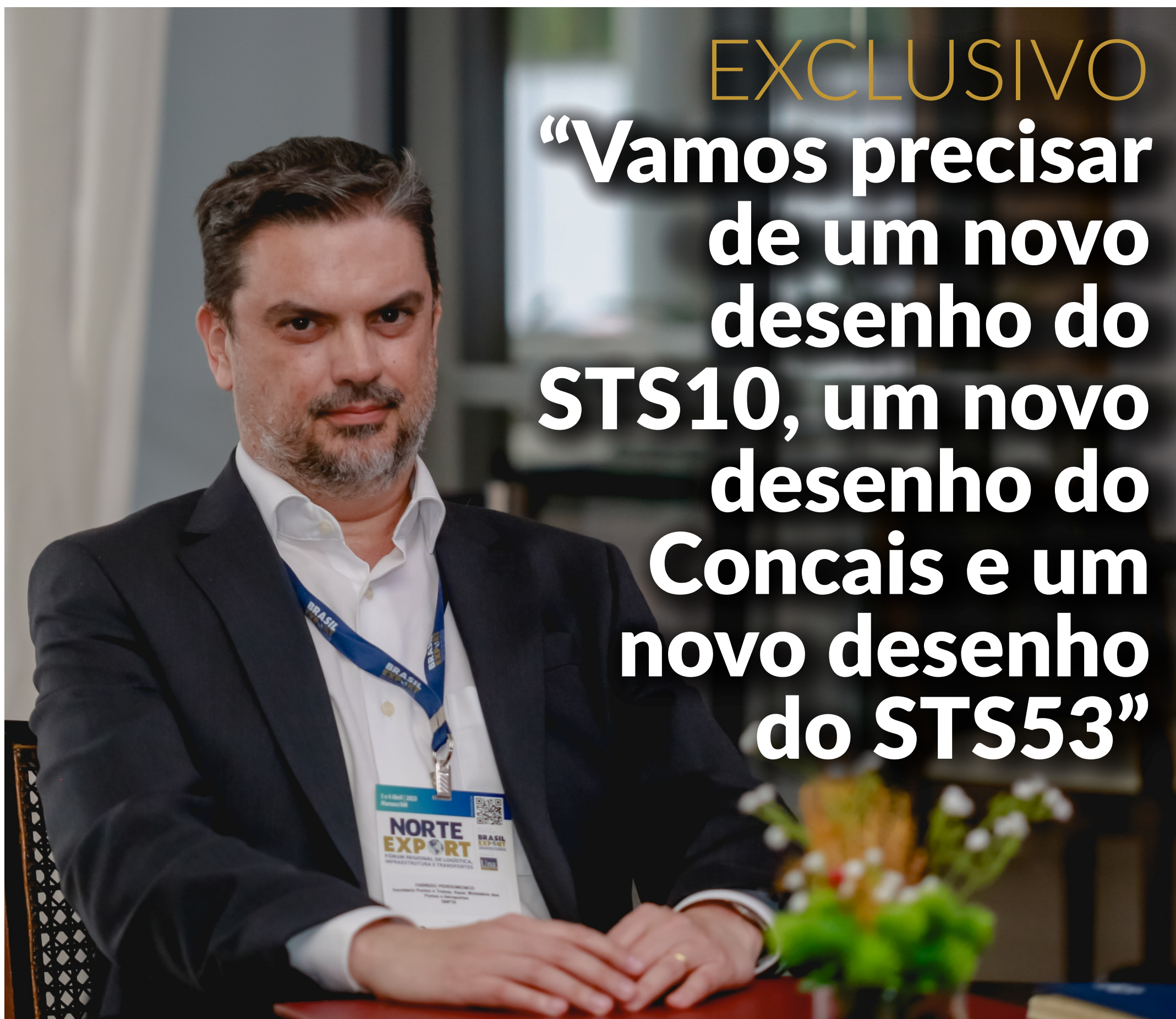


portalbenews.com.br

EDITORIAL A VLI levou seu projeto ambiental a cidades do Maranhão, uma ação que deve ser replicada pelo setor ▶ **p2**

HUB Desenvolve SP lança linha de financiamento para empresas exportadoras ▶ **p3**

Antonio Pereira



EXCLUSIVO

“Vamos precisar de um novo desenho do STS10, um novo desenho do Concais e um novo desenho do STS53”

Na segunda parte de sua entrevista exclusiva ao **BE News**, o secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, destaca seus planos para o Porto de Santos e os programas BR do Mar e BR dos Rios ▶ **p6 a p9**

Divulgação PortosRio



RIO DE JANEIRO
Antaq lança hoje consulta pública sobre arrendamento de novo terminal em Itaguaí ▶ **p3**

BE *Job*

Confira vagas de emprego nos setores portuário, de logística e transportes em todo o Brasil ▶ **p10**

SANTOS Terminal Logístico da Santos Brasil realiza operação especial para receber pás eólicas ▶ **p4**

SUSTENTABILIDADE VLI anuncia chegada do projeto para ampliar processo de reciclagem no Maranhão ▶ **p4**

POLÊMICA MPF de Alagoas recorre para obrigar petrolíferas a controlarem invasão de coral-sol ▶ **p5**

EDITORIAL

Ação social

A VLI levou o Projeto Novo Trilho a cidades do Maranhão. A iniciativa busca impulsionar o processo de reciclagem nesses municípios, estimulando atitudes sustentáveis por meio da coleta e da destinação adequada de resíduos sólidos. A ação envolve a criação de associações de catadores, cooperativas, sucateiros e pequenos empreendedores. Inicialmente, o programa foi implantado com as prefeituras de Imperatriz e Porto Franco.

De acordo com a VLI, o projeto é uma oportunidade de estímulo e orientação para a geração de renda, por meio dos resíduos sólidos. “O próximo passo será assinatura do termo de parceria com a VLI para, em seguida, implantar o projeto em nossa cidade, que será de grande relevância para o meio ambiente e para os agentes ambientais, que são os catadores de recicláveis”, afirmou a secretária municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Imperatriz, Rosa Arruda.

O programa ainda será levado às escolas, com a capacitação dos professores para promover a educação ambiental entre as crianças, que poderão aprender sobre a coleta e a destinação de resíduos sólidos.

Trata-se de uma iniciativa louvável da VLI, aproveitando sua presença enquanto operadora logística, portuária e ferroviária nas cidades do País e, assim, levando a essas comunidades conhecimento, qualificação e ações sustentáveis, com foco tanto no meio ambiente como na geração de emprego e renda. É um esforço que pode ser seguido por outras companhias do setor, reforçando seu papel de fomentadora do desenvolvimento social.

Que o exemplo da VLI seja replicado pelo setor e as empresas de logística e transporte mostrem que, além do sucesso em suas atividades-fim, podem levar crescimento social para as comunidades onde atuam.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 6 “Vamos precisar de um novo desenho do STS10, um novo desenho do Concais e um novo desenho do STS53”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, na segunda parte de sua entrevista exclusiva ao BE News.

HUB

- 3 Desenvolve SP lança linha de financiamento para empresas exportadoras

REGIÃO SUDESTE

- 3 Antaq lança hoje consulta pública sobre arrendamento de novo terminal em Itaguaí
- 4 Terminal Logístico da Santos Brasil realiza operação especial para receber pás eólicas

REGIÃO NORDESTE

- 4 VLI anuncia chegada do projeto Novo Trilho ao estado do Maranhão
- 5 MPF de Alagoas recorre para obrigar petrolíferas a controlarem invasão de coral-sol

BE JOB

- 10 Espaço para divulgação de vagas de emprego em empresas dos setores portuário e de transportes de todo o Brasil

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

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

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

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

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br



Financiamento

A Desenvolve SP, do Governo de São Paulo, lançou uma linha de crédito voltada a exportadores com faturamento de até R\$ 4,8 milhões, para o financiamento de sua produção. Os juros cobrados serão a partir de 0,57% ao mês, mais a taxa Selic. O produto ainda conta com um prazo especial de 60 meses para o pagamento e uma carência de 12 meses, buscando impulsionar a competitividade dessas companhias, gerando emprego e renda.

Vazamento 1

O Terminal Terin, do Porto de Paranaguá (PR), teve suas operações suspensas na noite de ontem, dia 9, após um vazamento de nafta. Equipes de emergência foram deslocadas ao local ainda nesse domingo e continuam lá nesta manhã, agora para limpeza e a avaliação de riscos, segundo a Portos do Paraná, a autoridade portuárias. De acordo com o Corpo de Bombeiros, o vazamento ocorreu às 20h30, durante a descarga de um navio, quando um duto subterrâneo ligando o cargueiro ao terminal, e que estava sendo utilizado na operação, se rompeu. A carga acabou se espalhando pelas vias e pelas galerias pluviais próximas.

Vazamento 2

A Portos do Paraná ainda informou que o volume de nafta vazado nas vias locais foi retirado. Os trabalhos, agora, se concentram na limpeza das galerias pluviais. Até o final da noite de ontem, não havia informações sobre a quantidade do produto perdida e o número de pessoas afetadas.

Nova diretoria

Continuam a surgir possíveis nomes para a nova diretoria do Porto de Santos. Neste final de semana de Páscoa, começou a circular o nome do ex-diretor da Codesp (antigo nome da Santos Port Authority, a Autoridade Portuária de Santos) Carlos Eduardo Bueno Magano como cotado para a pasta da Engenharia. Funcionário de carreira da empresa, atividade encerrada há cerca de 20 anos, Magano chegou a ser presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

Consulta pública

Começou hoje a consulta pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a licitação do terminal ITG02, do Porto de Itaguaí (RJ). A nova instalação, que ocupará uma área de 348,93 mil metros quadrados, deve receber quase R\$ 3 bilhões em investimento, movimentando cerca de 400 milhões de toneladas de minério de ferro ao longo da vigência do contrato.

Antaq lança hoje consulta pública sobre arrendamento de novo terminal em Itaguaí

Interessados poderão acessar os documentos no site da agência até o dia 24 de maio

Divulgação/PortosRio



O novo terminal no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, será destinado a movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lança hoje (10) a consulta pública para o arrendamento do novo terminal ITG-02, no Porto de Itaguaí (RJ). Os documentos estarão disponíveis até o dia 24 de maio. Segundo a PortosRio, gestora do porto, o novo terminal será destinado a movimentação e armazenamento de granéis sólidos minerais.

O objetivo da consulta é receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos referentes à licitação para o arrendamento. A audiência pública está com data ainda a ser definida pela agência.

Segundo aviso da Antaq, publicado no último dia 31 de março, no Diário Oficial da União, usuários e agentes do setor aquaviário nacional, bem como outros interessados em geral, poderão acessar as minutas jurídicas e os documentos técnicos no site oficial da agência. Serão consideradas apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham como objeto as minutas colocadas em consulta e audiências públicas.

As contribuições recebidas

O FUTURO EMPREENDIMENTO VAI OCUPAR UMA ÁREA DE 348.937 M² E É CONSIDERADO DE GRANDE RELEVÂNCIA PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO, POIS IRÁ VIABILIZAR A INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA PARA O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DO QUADRILÁTERO FERRÍFERO.

serão disponibilizadas no site da Antaq. Para esclarecimentos de eventuais dúvidas, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local que serão definidos e comunicados posteriormente.

De acordo com a Portos-

Rio, o projeto tem uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano e quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência do contrato, que é de 25 anos, mas que pode ser prolongado.

O futuro empreendimento vai ocupar uma área de 348.937 m² e é considerado de grande relevância para o comércio exterior brasileiro, pois irá viabilizar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero.

Segundo estudos prévios realizados pela Autoridade Portuária, nos primeiros anos serão gerados mais de 2,8 mil empregos indiretos durante as obras de implantação. Na operação serão criados 250 empregos diretos e 1,8 mil indiretos.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) prevê que o empreendimento contemplará os mais modernos conceitos de eficiência com a adoção de medidas para o uso racional da água e a minimização do consumo de energia elétrica. Estima também que serão implementadas ações de prevenção a fim de minimizar as emissões de particulados, tais como:

adequação do armazenamento do minério, diluição por meio de chaminés elevadas e utilização de equipamentos de controle e monitoramento de poluição.

Os investimentos previstos são na ordem de R\$ 15 milhões em compensação ambiental, mais de R\$ 2 milhões em programas ambientais na fase de obras e R\$ 1,7 milhão anuais para a Gestão Ambiental durante a operação.

Para Jean Paulo Castro e Silva, diretor-presidente interino da PortosRio, trata-se do principal projeto de arrendamento da Autoridade Portuária.

"O novo empreendimento será fundamental para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero e consolidará o Porto de Itaguaí como principal complexo portuário do país na exportação de minério de ferro. Vale destacar que, para nós, o compromisso com o meio ambiente é inegociável e, como Autoridade Portuária, estamos tomando as medidas necessárias para que a futura arrendatária garanta a sustentabilidade do projeto. Além disso, estamos confiantes de que o projeto terá um grande impacto socioeconômico, gerando empregos e renda, e aumentando significativamente a arrecadação de impostos", comentou.

REGIÃO SUDESTE

Terminal Logístico da Santos Brasil realiza operação especial para receber pás eólicas

Foram descarregadas seis peças, cada uma com 67 metros de comprimento e 16 toneladas

Divulgação/Santos Brasil

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O Terminal Logístico Saboó da Santos Brasil, localizado em Santos (SP), foi palco de uma grande operação para receber seis pás eólicas com 67 metros de comprimento e 16 toneladas cada. O serviço teve cerca de 14 horas de duração.

De acordo com informações da companhia, divulgadas na última quinta-feira (6), vieram da China no navio Caspian Harmony e seguirão via modal rodoviário para seu destino final, na Bolívia.

A operação de descarga do navio, inédita para a Santos Brasil no Terminal Logístico Saboó, aconteceu no final de fevereiro. A manobra de traslado da carga foi planejada e toda área mapeada e preparada para receber o carregamento de grandes dimensões nos meno-



As seis pás eólicas vieram da China no navio Caspian Harmony e seguirão via modal rodoviário para seu destino final, na Bolívia

res tempo, custo e risco possíveis.

Foram utilizados para a descarga, entre outros equipamentos, dois guindastes de bordo do navio especialmente para que esse atendimento fosse realizado com a máxima eficiência, tudo previamente vali-

dado pelas equipes de segurança e especialistas da Santos Brasil e do representante da carga.

Três dessas pás eólicas deixaram o terminal na madrugada do último dia 30 de março, sobre carretas extensivas, rumo ao cliente, uma empresa de

energia eólica da Bolívia. As demais continuam armazenadas na empresa.

Diretor comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, Danilo Ramos disse que a operação foi um sucesso, e que isso reforça a capacidade operacional da companhia em

oferecer soluções logísticas para clientes dos mais diversos segmentos.

“Além disso, o Terminal Saboó está localizado em uma área estratégica para o porto, na entrada da cidade, ideal para a movimentação de carga geral e de projeto, com dimensão e peso de grandes proporções, contando ainda com a segurança operacional e o elevado nível de serviço da Santos Brasil”, diz.

O Terminal Logístico do Saboó é só uma das áreas de atuação da empresa, que também opera o Tecon Santos (maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul) e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (Clias), posicionados em cada uma das margens do porto.

Por meio da Santos Brasil Logística, a empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics).

REGIÃO NORDESTE

VLI anuncia chegada do projeto Novo Trilho ao estado do Maranhão

Objetivo é ampliar processo de reciclagem nos municípios

Divulgação/VLI

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A VLI anunciou a chegada do Projeto Novo Trilho ao Maranhão, que visa ampliar o processo de reciclagem nos municípios, estimulando atitudes sustentáveis por meio da coleta e da destinação adequada de resíduos sólidos. A ação foi permitida após reuniões com as prefeituras de Imperatriz e Porto Franco.

A iniciativa também apoia a criação de associações de catadores, cooperativas, sucateiros e pequenos empreendedores. A expectativa é de que o projeto seja implantado nas cidades maranhenses ainda no primeiro semestre.

Em Imperatriz, a reunião para a implantação do Projeto Novo Trilho aconteceu no último dia 21 de março, com a par-



Representantes da VLI estiveram no dia 21 de março em Imperatriz, que será a primeira cidade do corredor logístico Centro-Norte a ser contemplado com a iniciativa

ticipação de representantes da VLI, do Executivo municipal e da Associação dos Catadores de Materiais Recicláveis de Imperatriz (Ascamari). O município será o primeiro do corredor logístico Centro-Norte, operado pela VLI, a ser contemplado com a iniciativa.

Segundo a companhia, o Projeto Novo Trilho é uma oportunidade de estímulo e orientação para a geração de renda, por meio dos resíduos sólidos. “O próximo passo será assinatura do termo de parceria com a VLI para, em seguida, implantar o projeto em nossa cidade, que

será de grande relevância para o meio ambiente e para os agentes ambientais, que são os catadores de recicláveis”, destacou a titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Imperatriz, Rosa Arruda.

Já no dia 22 de março, a

iniciativa foi apresentada ao prefeito de Porto Franco, Deoclides Macedo, parte de seu secretariado e parceiros, como o presidente da Acaporto, Laurimar Barros, e o 1º secretário da mesa diretora da Câmara de Porto Franco, Rogério da Van.

Com isso, a minuta de convênio será encaminhada pela VLI para avaliação e posterior assinatura pelo município, parceiro oficial da iniciativa.

O Novo Trilho também será levado às escolas, com a capacitação dos professores para promover a educação ambiental entre as crianças, que poderão aprender sobre a coleta e a destinação de resíduos sólidos.

O projeto vem sendo implantado pela VLI em localidades onde a empresa atua com objetivo de promover boas práticas, como a economia circular, fomento à inclusão e a sustentabilidade.

REGIÃO NORDESTE

MPF de Alagoas recorre para obrigar petrolíferas a controlarem invasão de coral-sol

Segundo laudo, espécie é danosa e chegou em águas brasileiras incrustada em cascos de navios petrolíferos

Divulgação/Ibama



O coral-sol é considerado agressivo principalmente por danificar corais vizinhos e ter uma reprodução muito rápida, o que oferece risco à vida marinha nativa

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Ministério Público Federal de Alagoas (MPF-AL) recorreu da decisão da Justiça Federal, proferida no último dia 17 de fevereiro, negando o pedido do órgão de obrigar a Petrobras e a Transpetro a removerem dos cascos de seus navios o coral-sol, espécie danosa ao litoral brasileiro e que, segundo laudo técnico, foi inserido no país por conta de navios petrolíferos. O recurso foi apresentado ao Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5), no último dia 3.

O MPF-AL pede que as estatais petrolíferas façam a limpeza dos cascos das embarcações antes do acesso ao Porto de Maceió, em um trabalho que deve ser feito sob a supervisão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama),

do Instituto do Meio Ambiente (IMA/AL), com apoio técnico do Instituto Brasileiro de Biodiversidade (Projeto Coral-Sol).

As empresas deverão apresentar ainda um certificado comprovando a limpeza à Administração do Porto de Maceió (Codern) no momento da chegada das embarcações. No recurso, o MPF também solicita que o complexo portuário e a União sejam obrigados a enviar ao Ibama e ao IMA/AL todos os certificados, além de informá-los caso algum navio não realize o procedimento.

Requer ainda que as empresas, junto ao porto, órgãos ambientais e governo, estabeleçam um método emergencial para inspecionar as embarcações que transitem na área e tenham qualquer relação com a exploração de petróleo, inclusive àquelas que prestam apoio.

Em um trecho do recurso, o MPF alega que "ao contrário do afirmado pelo Juízo, existem métodos efetivos para remoção do coral-sol, atestados pelos mais renomados especialistas da área e estes podem certificar acerca do controle e eliminação

O MPF-AL PEDE QUE AS ESTATAIS PETROLÍFERAS FAÇAM A LIMPEZA DOS CASCOS DAS EMBARCAÇÕES ANTES DO ACESSO AO PORTO DE MACEIÓ, SOB A SUPERVISÃO DO IBAMA, DO INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE, COM APOIO TÉCNICO DO INSTITUTO BRASILEIRO DE BIODIVERSIDADE (PROJETO CORAL-SOL)

do coral-sol".

Pontua ainda que não se pode permitir a disseminação da espécie na costa alagoana, "cujo ecossistema recifal já está tão ameaçado por atividades antrópicas, em razão da inércia dos recorridos e aval da Justiça", citou o MPF no recurso.

Para a ação, o MPF tem se baseado em um laudo técnico do professor Joel Christopher Creed, doutor em Ecologia pela Universidade de Liverpool, que concluiu que a invasão do coral no litoral brasileiro ocorreu pelos navios petrolíferos.

O laudo aponta que "o vetor de introdução do Tubastraea nas águas brasileiras foram os navios petrolíferos, que adentraram nas águas nacionais com o coral-sol incrustado em seus cascos", diz o laudo.

NEGADO

Ao negar a ação que antecedeu o recurso, o juiz da 2ª Vara Federal da Região, Ricardo Luiz Barbosa, apontou que as medidas buscadas na ação civil pública com o objetivo de impedir a proliferação da espécie coral-sol no litoral do Estado de Alagoas não possuiriam a eficácia esperada.

O magistrado destacou ainda "grandes dificuldades técnicas e operacionais para a sua implementação", implicando de forma negativa as operações do Porto de Maceió e de abastecimento de combustíveis re-

alizadas pelo terminal marítimo.

Além disso, o juiz acredita que devido à complexidade da questão, é preciso lidar com o problema em caráter nacional, demandando "ações coordenadas em todo o mar territorial pelos órgãos competentes, sem que isso implique onerar em demasia um setor econômico ou um porto em específico".

CORAL

Estudos indicam que o coral-sol (do gênero tubastraea), originário do Oceano Indo-Pacífico, foi introduzido no Brasil no fim da década de 1980, por meio das plataformas de petróleo na Bacia de Campos (RJ). Depois, com o deslocamento dessas estruturas para outros estados, o coral-sol se espalhou pelo litoral de São Paulo e de Sergipe.

Em Maceió, a espécie foi identificada pela primeira vez em 2018. Ela é considerada agressiva principalmente por danificar corais vizinhos e ter uma reprodução muito rápida, o que oferece risco à vida marinha nativa.

NACIONAL

EXCLUSIVA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

“Vamos precisar de um novo desenho do STS10, um novo desenho do Concais e um novo desenho do STS53”

Antonio Pereira



A LIGAÇÃO SECA
(DO PORTO
DE SANTOS)
DEVE ENTRAR
NO PAC.

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, quer mudanças em duas áreas que vão a leilão no Porto de Santos (SP), o STS10, onde será implantado um megaterminal de contêineres, e o STS53, lote destinado à movimentação de graneis sólidos minerais, como fertilizantes. Inclusive cita a possibilidade de reduzir a área do

LEIA A PRIMEIRA PARTE DA ENTREVISTA DO SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FABRIZIO PIERDOMENICO, NO PORTAL BE NEWS ACESSANDO O LINK ABAIXO OU O QR CODE AO LADO <https://portalbenews.com.br/editoria/portos/pierdomenico-quer-projeto-piloto-de-gestao->

STS10, repassando a metragem retirada para o futuro lote do Terminal de Passageiros na re-gião central de Santos. Essas são algumas das ações já em estudo pelo secretário, destacadas na segunda e última parte da entrevista exclusiva que deu ao BE News. Há cerca de um mês no cargo, Pierdomenico iniciou sua carreira portuária como diretor do Porto de Santos. Depois, foi subsecretário da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e, nos últimos onze anos, atuou como consultor para o segmento. É essa experiência que ele quer utilizar para enfrentar os desafios do

setor. Entre eles, a implantação de programas como a BR do Mar e a BR dos Rios, como destacou nessa entrevista. Confira a seguir.

Neste início de Governo Lula, há vários projetos em debate em relação ao Porto de Santos (SP). Um dos principais é a construção de uma ligação seca, um túnel, entre as duas margens do canal de navegação. O governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, já propôs realizar a obra em parceria com o Governo Federal. O ministro de Portos e Aeroportos,



EXCLUSIVA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO



NÓS TEMOS QUE FAZER A TROCA DE ÁREA DO CONCAIS PARA O CENTRO (DE SANTOS). NÃO PRECISO NEM FALAR DA IMPORTÂNCIA DISSO.

Márcio França, afirmou que a obra pode ser feita pela Autoridade Portuária de Santos, que tem recursos em caixa para iniciar o empreendimento e poderá utilizar o valor de outorga dos próximos terminais que serão leiloados para concluí-lo. Qual será a solução para viabilizar a ligação seca?

O ministro Márcio França entende que é possível se fazer (a ligação seca) com recursos próprios da empresa. Nós estamos, neste momento, debatendo isso também no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal).

A ligação seca do Porto de Santos entrará no PAC?

Sim, a ligação seca deve entrar no PAC. E aí, pode ter recurso

da OGU (Orçamento Geral da União) complementando os recursos da Autoridade Portuária, ou não. Isso aí a gente vai amadurecendo. Nós já fizemos duas, três rodadas na Casa Civil de conversas sobre projetos portuários - e essa é uma outra orientação política diferente, que vai ser apresentada nesse novo PAC, que é a volta de investimento público no setor portuário, que tinha sido abandonado nos últimos cinco anos. Tanto é que eu tive uma enorme dificuldade para achar projetos para apresentar no PAC, porque não tem projeto. Tudo ficou estagnado. Nós estamos com uma carteira maior (de empreendimentos) para fazer projetos do que uma com projetos maduros, com licenciamento ambiental, com obra contratada. Tenho um ou dois casos em que eu tenho isso aí. O resto está ainda em fase de licenciamento ambiental ou teve a licença ambiental, mas ainda está fazendo o projeto executivo. Enfim, teve essa dificuldade. Então entenda que, apesar de ter apenas um mês na gestão, políticas públicas já estão definidas. Então não vai ter desestatização. A política pública continua sendo feita lá em Brasília. Nós voltaremos a fazer investimentos com recursos públicos do OGU, com recursos próprios das autoridades. E principalmente: vai ter obra pública. E sem falar das concessões dos serviços de zeladoria (nos portos). É isso que vai ser a



EU SÓ POSSO ENTRAR COM O STS53, SE HOUVER A TROCA DE ÁREA (DO CONCAIS). A TROCA DE ÁREA SÓ SE VIABILIZA, SE EU REVER O STS10.

nossa pauta nos próximos quatro anos.

Quando o ministro fala que fará a obra do túnel do Porto de Santos com recursos da Autoridade Portuária, podendo ter apoio de recursos do Orçamento Geral da União, ele está excluindo uma participação ou apoio financeiro do Governo do Estado?

No túnel, sim. Até porque o túnel é feito dentro de uma área federal. Não tem o que discutir.

Em relação aos próximos arrendamentos de terminais no Porto de Santos, temos dois previstos, o STS 10, para contêineres, e o STS 53, para granéis sólidos minerais. E os dois acabaram

envolvidos em grandes polêmicas. Inicialmente, quais os planos para o STS10? Quando eles vão começar a ser tratados?

Já estão sendo tratados. E a gente não vai cometer o mesmo erro que a gestão passada. Não dá para analisar individualmente cada um desses arrendamentos sem entender como eles refletem em outros arrendamentos. Os três vão ter de dialogar. Nós temos três importantes movimentos a serem feitos e eles precisam estar sincronizados, sob a pena de nenhum dos três ir para frente. Então, quais são esses movimentos? Um: nós temos que fazer a troca de área do Concais (do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Santos, operado pela empresa) para o Centro (de Santos). Não preciso nem falar da importância disso, de como a Prefeitura (de Santos) enxerga isso, a possibilidade de se repensar o Centro, de ter um ponto turístico e de negócios, que vai poder mudar aquele ambiente e vai favorecer a relação Porto-Cidade. Temos o Museu Pelé ali próximo. Agora, ele precisa ser viável. A proposta feita pelo Concais (para transferir o terminal de suas atuais instalações, em Outeirinhos, para os armazéns do Centro) tinha como premissa preservar o STS10 como ele é. Só que está dando inviável. Então não é possível fazer a troca de área



A NEGOCIAÇÃO DA TROCA DE ÁREA (DO CONCAIS) TEM DE COMEÇAR AGORA, NESTE SEMESTRE.

sem repensar o STS10, temos de repensar o STS10.

Reduzir a área do STS?

Sim, reduzir a área do STS10. E essa área (a parte retirada do STS10) será repassada para a área do terminal de cruzeiros. Aí viabiliza economicamente. Aí você tem a viabilidade da troca. Se não fizer isso, vamos ter de colocar dinheiro público, pois os recursos que o Concais tem de investir (no terminal, devido à renovação antecipada de seu arrendamento) são menores do que o investimento necessário para a troca de área. Se você não repassar parte da área do STS10, terá de utilizar dinheiro público. E isso não faz sentido. Não faz sentido, se a gente tem alternativas que são mais exequíveis, sem ter que pôr dinheiro público. Então vamos viabilizar a troca (da área do Concais). Quando viabilizar a troca, eu estou mexendo no STS53, liberando área para o STS53 e poderei repensar o STS53, porque toda a área que o Concais vai deixar, ela pode ser aproveitada para ter um ou até dois terminais de fertilizantes na beira do cais, o que, de alguma forma, minimiza os impactos (desses terminais) com o bairro vizinho, com a cidade.

A operação estará mais afastada da área urbana, nessa configuração, não?
Sim, afasta a operação.

E viabiliza a pera ferroviária projetada para esse local do Porto?

Sim. Isso está mantido. Você veja que são movimentos sincronizados, porque eu só posso entrar com o STS53, se houver a troca de área. A troca de área só se viabiliza, se eu rever o STS10. E no caso do STS10, o ministro determinou que a gente fizesse estudos e ▶



Antonio Pereira

NACIONAL

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 7

EXCLUSIVA

cenários sobre quais são as possibilidades do STS10.

Possibilidades em relação a quê?

Por exemplo, em vez de ser apenas o (Cais do) Saboó no STS10, você também pode ter a BTP (Brasil Terminal Portuário) dentro do lote e não fazer a renovação da BTP. E aí você está pensando em um terminal de 1 milhão de metros quadrados. Então, o que o ministro determinou? Pensa, analisa, veja os impactos regulatórios, os impactos concorrenciais, os impactos de viabilidade, projeção de outorga, como ficaria esse cenário. Então neste momento, nós vamos estartar esse processo, pois essa decisão foi agora, há algumas semanas, quando o ministro falou: "Quero cenários". Ele já tem as convicções dele, mas, evidentemente, a tomada de decisão vai ser em função do que os estudos vão apresentar. Nós vamos conversar com a Infra S.A. para fazer essa remodelação.

Esse processo deve ser concluído dentro de que prazo?

Neste ano. Ou seja, nós entramos em 2024 com o modelo já definido.

E já preparando os editais para o leilão do STS10 e negociando a troca da área do Concais.

Sim sobre os editais, mas a negociação da troca de área tem de começar agora, neste semestre. Tem de definir neste semestre.

Um prazo bem apertado, não?

Nós vamos precisar de um novo desenho do STS10, um novo desenho do Concais (do Terminal de Passageiros) e um novo desenho do STS53. Agora a definição da troca tem que ser agora. A onde vai ser a área (do novo Terminal de Passageiros)? Vai ser aqui. Pronto. Definiu? Então faz o projeto, faz as contas.

O sr. também assume a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários com alguns projetos em desenvolvimento para o setor. Um deles é a regulamentação da BR do Mar, o programa de benefícios para impulsionar a navegação de cabotagem. Ao assumir o cargo, o sr.

A GENTE SÓ TEM UMA BALA, A GENTE SÓ TEM UM TIRO PARA DAR NESSA QUESTÃO (DA BR DO MAR).

afirmou que tinha algumas observações a fazer na proposta de regulamentação. Que observações são essas?

Eu tenho participado de um debate... Você me conhece há muitos anos. Eu tenho 20 anos de militância portuária. Aliás, a primeira entrevista que dei como diretor portuário foi com você. São 20 anos de experiência no setor portuário. Acho que eu conheço alguma coisa. Mas eu sou secretário nacional de Portos... e de Transportes Aquaviários. Então é um novo elemento para que eu me dedique, para que eu possa ... e eu já falo com toda humildade que é um processo que eu não domino nos seus detalhes. Vou conversar com a minha equipe técnica. E na questão da BR do Mar, eu tenho uma relação muito forte com a cabotagem. Você deve lembrar que eu, na qualidade de diretor do Porto (de Santos), propus um desconto tarifário para a navios de cabotagem. Santos foi o primeiro porto a propor desconto tarifário para cabotagem, de 50%. Fizemos experiências com o Porto de Fortaleza, criando linhas ligando Fortaleza a Santos.

Projetando isso, só pretende implantar esse tipo de medida ou debater esse tipo de medida com as autoridades portuárias?

Não. Ainda não. Porque a gente tem um passo antes (a ser dado), que é a definição da BR do Mar. Que definição é essa? Eu tenho participado de muitos debates, recebido muita gente para conversar lá na Secretaria, que, aliás, diga-se de passagem, é a grande marca que eu quero deixar na minha gestão, o diálogo. Eu vou dialogar sempre, com todo mundo. Eu vou dar o exemplo da Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem), que tem como

diretor-executivo um amigo querido, uma pessoa com quem eu trabalhei durante três anos na Secretaria de Planejamento Portuário (da Secretaria Especial de Portos), na minha primeira versão de secretário, que é o (Luiz Fernando) Rezano. Eles têm críticas que são importantes ao que foi definido na BR do Mar, que passa por uma desigualdade concorrencial entre os que estavam e os que vão entrar (no mercado de cabotagem), passa por uma desnacionalização da cabotagem, passa por um enfraquecimento da construção naval.

O sr. estuda mudar algo na BR do Mar?

Eu quero ouvir. Estou em um momento de ouvir. Eu fiz um desafio para todos que fazem críticas à BR do Mar. Como é que a gente pode mitigar eventuais problemas, tentar criar uma linha de conciliação entre a necessidade de se ter maior oferta de navios, de empresas, de linhas, com respectivo barateamento do frete, versus uma concorrência leal, uma concorrência que não ignore o passado, que não retroceda e que respeite as empresas que estavam aqui fazendo cabotagem há décadas? Como a gente consegue isso? E se a gente conseguir isso por decreto, evitaria que a gente tenha de ir à Câmara, ao Congresso, propor um projeto de lei, o que é um processo mais desgastante. Então a Abac deve estar me mandando suas considerações, assim como as entidades que são favoráveis e

HOJE, O MAIOR OBSTÁCULO PARA A GENTE PENSAR EM CONCESSÃO DE UMA HIDROVIA É JUSTAMENTE VOCÊ TORNÁ-LA UM BEM RENTÁVEL.

NÃO TENHO A PRETENSÃO DE RESOLVER TODOS OS PROBLEMAS DO SETOR PORTUÁRIO.

vão poder defender seus pontos de vista.

O sr. quer ter esse processo definido e a regulamentação implantada até quando?

Eu tenho uma meta pessoal. Eu falei para o Resano em abril. Mas não vai ser abril, porque eu ainda tenho que receber todo o material. E não podemos ter pressa, porque a gente só tem uma bala, a gente só tem um tiro para dar nessa questão. Então se o decreto sair redondo, a gente mata isso. E ele só vai sair redondo na medida em que a gente conversar muito com os players que compõem esse ecossistema da cabotagem.

O outro projeto em desenvolvimento na Secretaria, esse em estágio bem inicial, é o da BR dos Rios, que será um programa de benefícios para impulsionar o transporte hidroviário, um modal importante para a economia, principalmente no Norte e no Nordeste. Esse projeto foi citado pelo governo anterior. Como ele está agora?

O ministro Márcio França quer dar o peso para as hidrovias, definir políticas públicas para as hidrovias, que é fundamental, importante. - lembrando de que quem é o poder concedente em uma possível concessão de hidrovias é a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), não é o Ministério. É uma raridade, é um ponto fora da curva, porque portos estão com a gente, TUP (Terminais de Uso Privado) estão com a gente, mas hidrovias está com a Antaq. Mas a gente não está nem discutindo quem é o poder concedente nesse momento. Estamos discutindo o modelo. Então, da mesma forma que a Antaq já está fazendo esses estudos, essas

análises, a gente está vendo quais são as ações de política pública que a gente precisa elaborar, para poder viabilizar as concessões. Então passa, por exemplo, por uma revisão da legislação. Tem a conta vinculada do Fundo de Marinha Mercante, que pode ser um importante aliado na viabilização econômico-financeira da manutenção das hidrovias. Hoje, quem faz investimento em hidrovias é o Governo Federal, por meio do Dnit.

Atualmente, a maioria dos projetos de concessão hidroviária se mostra deficitária.

Exatamente. Então, imagina colocar tarifa. Porque o concessionário vai precisar tarifar.

No ano passado, o então Ministério da Infraestrutura cogitava fazer concessões unificadas de rodovias e hidrovias localizadas em uma mesma região, de modo que a receita obtida com as rodovias financiasse as melhorias necessárias nas hidrovias.

Eu não gosto disso. Acho que a gente quando pensar, tem de pensar na forma de viabilizar independentemente. Hidrovia é hidrovia. Hoje, o maior obstáculo para a gente pensar em concessão de uma hidrovia é justamente você torná-la um bem rentável, torná-la viável dentro dessa atividade econômico-financeira. A política pública vai fazer isso. Nós temos propostas para isso.

A BR dos Rios será um projeto de lei, como foi a BR do Mar?

Se tiver que fazer alteração no Fundo de Marinha Mercante para viabilizar o custeio, sim.

Essa decisão vai ser tomada até quando?

A primeira coisa é mostrar até onde o modelo se sustenta, até onde não se sustenta. Então, (a elaboração dos estudos) vai ser junto com a Antaq, que já tem um grupo de trabalho pensando, fazendo isso. E junto com a diretoria da Antaq, junto com os estudos que estão sendo feitos, a gente vai ver. O Dino (Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários) tem falado muito comigo que será inevitável a gente ter que fazer um projeto ►

EXCLUSIVA

ENTREVISTA

FABRIZIO PIERDOMENICO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8



QUERO OLHAR PARA TRÁS E DIZER QUE TEMOS PORTOS MAIS EFICIENTES, MAIS DESBUROCRATIZADOS.

de lei, para alterar algumas dessas regras, para que a gente possa consolidar a viabilidade econômico-financeira dessas concessões.

Modelo seria definido em 2023 e o projeto de lei enviado ao Congresso em 2024?

Exatamente.

Secretário, qual marca ou quais marcas o sr. quer deixar no setor, com a sua gestão na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários?

Não tenho a pretensão de resolver todos os problemas do setor portuário, que é um setor extremamente complexo. E seus problemas são resultados

de políticas públicas ao longo do tempo. Evidentemente temos um caminho a percorrer. Temos uma série de políticas públicas que estão já definidas e que, agora, a gente tem um norte para seguir. Eu estou amparado por técnicos extremamente experientes, que dão a qualidade técnica necessária para a condução e para o debate da política pública na sua elaboração e, também, para concretizar todos esses princípios de gestão que eu já mencionei. Mas é evidente que eu não considero que vou resolver todos os problemas. Esta não é uma pretensão que tenho. Mas eu gostaria de ter deixado algumas marcas no final deste processo. Quero olhar para trás e dizer que temos portos mais eficientes, mais desburocratizados. E uma coisa importante, que é uma determinação do ministro Márcio França, é repensar os processos. Repensar o processo para concessão de TUP e assinar contrato de adesão. Repensar os processos de arrendamentos de áreas portuárias, de renovação, de reequilíbrio de áreas portuárias, repensar os processos para que sejam mais céleres, mais rápidos.

É possível implementar essas melhorias sem mexer na legislação?

É possível porque é processual,



NÓS TEMOS UMA META DE, ENTRE ENTRAR COM O PEDIDO (DE TUP) E A SAÍDA DO PEDIDO, NÃO LEVAR MAIS DO QUE SEIS MESES.

é fluxo de informação. Há muito sombreamento. Combinei com o Eduardo Nery (diretor-geral da Antaq) de que nosso piloto vai ser os TUP. Nós temos uma meta de, entre entrar com o pedido e a saída do pedido, não levar mais do que seis meses. Então, como fazer essa mágica? Nós vamos nos dedicar. Estou esperando minha chefe de gabinete tomar posse, espero que seja rápido, pois ela vai liderar isso comigo e junto com a Antaq, esse processo de análise e (a elaboração de) uma nova proposta. Não precisará passar como lei. Eu gostaria de ser reconhecido pelo fato de ter tornado os portos mais eficientes, mais desburocratizados e, principalmente, de que o setor portuário, seu conjunto, foi ouvido. O diálogo, a construção de pontes com a sociedade é importantíssimo. Então nós

queremos estar conversando permanentemente com os representantes dos empresários, permanentemente com as federações dos trabalhadores, permanentemente com a área técnica e as autoridades portuárias. Isso vai ser a tônica do nosso mandato, o debate. E participar de seminários como os que o Brasil Export nos proporciona é uma ferramenta fundamental para que esse diálogo esteja estabelecido e seja permanente. Não quero vir aqui apenas para fazer palestras. Eu quero ouvir soluções. Eu estou convidando todos os atores para que não somente critiquem – a crítica é boa e é fundamental. Mas no diálogo, nos ajude a construir a política pública, uma política pública construída a várias mãos. E eu tenho o exemplo do Porto de Santos que eu carrego para mim.

Qual exemplo?

O PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, documento que estabelece as cargas que cada região do complexo irá operar, como será feito essa operação e suas perspectivas de crescimento) feito entre 2003 e 2006. Foram três anos para fazer um PDZ. Todo mundo pode achar que isso é muito tempo, porém o resultado concreto é que esse



PARTICIPAR DE SEMINÁRIOS COMO OS QUE O BRASIL EXPORT NOS PROPORCIONA É UMA FERRAMENTA FUNDAMENTAL PARA QUE ESSE DIÁLOGO ESTEJA ESTABELECIDO E SEJA PERMANENTE.

PDZ só foi mudado em 2020. Ele teve 14 anos de vida e (na sua elaboração) todos foram ouvidos. Então eu tenho um exemplo, eu tenho uma marca, eu tenho um resultado que mostra para mim que, quando a política pública é construída de forma conjunta, a solidez dessa política pública se mantém. E é dessa forma que eu sei trabalhar, é fazendo este diálogo. Então eu gostaria que, quando olhassem para o meu mandato, falassem que a marca do secretário foi o diálogo, foi a construção de uma política pública em conjunto com os principais atores do setor portuário.



EU GOSTARIA MUITO QUE A PRESIDÊNCIA (DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO) PUDESSE FICAR, SIM, COM TÉCNICOS DA SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. (...) MAS VOU FICAR AGUARDANDO A ORIENTAÇÃO DO MINISTRO MÁRCIO FRANÇA A RESPEITO DESSE ASSUNTO.



Antonio Pereira



(Eu gostaria que) quando olhassem para o meu mandato, falassem que a marca do secretário foi o diálogo, foi a construção de uma política pública em conjunto com os principais atores do setor portuário.

A coluna BE Job traz oportunidades de emprego em empresas dos setores de logística, portuário e de comércio exterior. Há oportunidades para candidatos com Ensino Médio e Superior. Inclusive há vagas para pessoas com deficiência. Confira a seguir.

Setores portuário e de logística têm vagas para vários níveis de escolaridade

REGIÃO NORTE

▶ Ensino Superior

ASSISTENTE

ADMINISTRATIVO

Empresa: Cargill

Cidade: Santarém (PA)

Período: Tempo integral

Atividade: Aplicar conhecimento detalhado das operações do departamento e infraestrutura, políticas e procedimentos para a realização de processos administrativos moderadamente complexos. Agendar e coordenar reuniões. Solicitar, coletar e organizar documentação e dados, realizando entrada de dados moderadamente complexa em um ou mais sistemas.

Requisitos: Superior completo ou cursando

Excel intermediário

Inscrições:

<https://curt.link/S4FDgT>

ENGENHEIRO DE SEGURANÇA TRABALHADO

Empresa: VLI

Cidade: PALMAS (TO)

Período: Tempo integral

Atividade: Assegurar o cumprimento das políticas, diretrizes, procedimentos e práticas de segurança do trabalho; Representar legalmente a Empresa junto aos órgãos públicos regulamentadores e fiscalizadores; Assessorar as áreas operacionais e administrativas nas questões de segurança do trabalho;

Requisitos: Formação em Engenharias com especialização em Segurança do Trabalho

Experiência com segurança do trabalho, preferencialmente em ferrovias, portos e terminais

Residir em Palmas / TO ou ter disponibilidade de mudança. Disponibilidade para viagens

Inscrições:

<https://curt.link/EzR5c9>

REGIÃO SUDESTE

▶ Ensino Superior

(completo ou cursando)

ASSISTENTE DE LOGÍSTICA

EMPRESA: SANTOS BRASIL

Cidade: São José dos Campos (SP)

Período: Tempo integral

Atividades: Atuar com Filosofia Lean Manufacturing; Reserva de pedidos; Acompanhamento dos pedidos; Agendamento de coletas e entregas;

Requisitos: Ensino superior completo ou cursando (Desejável); Bons conhecimentos no Pacote Office (Excel e PowerPoint avançado);

Inscrição:

<https://curt.link/D94LXa>

▶ Ensino Médio

(2o. Grau) cursando

ASSISTENTE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO

Empresa: Marimex

Cidade: Santos, (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Inspeccionar os veículos e semi-reboques no que se refere à suspensão, freio, iluminação e estado geral de conservação; Efetuar reparos (troca de lâmpadas, ajuste de freio, vazamento de ar, etc.); Efetuar inspeção, marcação, troca e calibragem dos pneus; Conservar e guardar limpas as ferramentas de trabalho;

Requisitos: 2º grau completo ou em fase de conclusão; CNH – Carteira Nacional de Habilitação (Categoria B);

Necessário: Conhecimento sólido em Mecânica e elétrica automotiva;

Desejável: Curso Técnico em Mecânica Automotiva.

Inscrições:

<https://curt.link/mIY3S8>

ASSISTENTE DE MONITORAMENTO

Empresa: Marimex

Cidade: Santos, (SP)

Período: Tempo integral

Atividade: Acompanhar as atividades gerais nas áreas da empresa, zelando pela tranquilidade e segurança do patrimônio e dos Colaboradores;

Acompanhar o fluxo de entrada e saída de caminhões, informando organização, evitando impacto negativo nas operações.

Manter o local de trabalho organizado e limpo;

Requisitos: ensino médio completo, pacote office nível: intermediário, curso de cftv

Inscrições:

<https://curt.link/eM5W9N>

OPERADORA OU OPERADOR MULTIMODAL II

Empresa: VLI

Cidade: Vitória (ES)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar atividades operacionais da expedição de fertilizantes (ferroviária e rodoviária); Atuando em processos de carregamento, manobras ferroviárias, pesagens e limpeza de vagões.

Requisitos: Ensino médio completo; Disponibilidade para atuar em escalas e turnos; Residir em Vitória/ES e região ou ter disponibilidade de mudança.

Inscrições:

<https://curt.link/a4vnmW>

ELETRICISTA I - EXCLUSIVA PCD

Empresa: VLI

Cidade: Vitória (ES)

Período: Tempo integral

Atividade: Executar serviços de manutenção nos processos de componentes de eletroeletrônica; Efetuar Inspeções preventivas, corretivas, preditivas e sensitivas em máquinas e equipamentos; Testar, diagnosticar e reparar falhas em componentes eletroeletrônicos e equipamentos;

Requisitos: Ensino médio

completo; Ter o curso de Eletricista ou similar; Disponibilidade para trabalhar em horário administrativo; Residir em Vitória/ES ou cidades próximas.

Não é necessária experiência.

Inscrições:

<https://curt.link/wAg39K>

REGIÃO SUL

▶ Ensino Superior

ANALISTA DE PLANEJAMENTO PL

Empresa: Rumo

Cidade: Curitiba (PR)

Período: Tempo integral

Atividade: Profissional vai exercer suporte para as Especialistas de priorização da Coordenação, com processamento, tratamento e análises de dados relativos as anomalias e degradação da Via Permanente, apoio no processamento dos dados referentes a prospecção de via permanente para consolidação do Plano Anual da Manutenção

Requisitos: Necessário ter conhecimento em Excel intermediário; (Formulas lógicas, construção tabelas dinâmicas). Necessário experiência com processos relativos a programação e gestão de anomalias; Necessário ter conhecimento em análise de dados

Inscrições:

<https://curt.link/t6H4IA>

▶ Ensino Médio

ANALISTA DE LOGÍSTICA

Empresa: Grupo SERES

Cidade: Santa Maria (RS)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar o controle e monitoramento ao vivo das atividades dentro do cross docking, garantindo os KPI's operacionais dentro de especificações e em caso de desvios, gerar ações corretivas e preventivas para tratamento

destas anomalias.

Requisitos: Ensino médio completo. Curso técnico/superior será considerado diferencial. Imprescindível experiência anterior na função.

Inscrições:

<https://www.vagas.com.br/vagas/v2504967/analista-de-logistica>

AGENTE DE AEROPORTO

Empresa: Latam

Cidade: Maringá (PR)

Período: Tempo integral

Atividade: Desempenhar as atividades operacionais relacionadas a check-in, check-out, embarque, desembarque e manuseio de bagagens, obedecendo a padrões estabelecidos, visando garantir a qualidade do atendimento ao cliente, segurança e a entrega dos resultados da LATAM

Requisitos: Ensino Médio Completo; Possuir interesse profissional em rotinas de atendimento ao público; Disponibilidade para atuar com jornada de trabalho em regime de escala

Inscrições:

<https://www.vagas.com.br/vagas/v2507165/agente-aeroporto-maringa>

▶ Ensino Fundamental

AUXILIAR DE LOGÍSTICA

Empresa: Grupo Seres

Cidade: Santa Maria (RS)

Período: Tempo integral

Atividade: Realizar as atividades operacionais do Cross Docking, inbound, separação e expedição de carga, tendo agilidade nos processos, garantindo qualidade, produtividade e segurança.

Requisitos: Fundamental completo, desejável experiência anterior com operações logísticas.

Inscrições:

<https://www.vagas.com.br/vagas/v2500229/auxiliar-de-logistica>