



portalbenews.com.br

JURÍDICO Celso Peel e Flávia Fardim falam sobre estratégias ESG para promoção do desenvolvimento sustentável no setor portuário ▶ **p10**



LOGÍSTICA José Geraldo Vantine analisa a data dedicada aos profissionais deste mercado ▶ **p11**



INSTITUTO SOCIAL BRASIL EXPORT

“Seremos agentes de transformação da sociedade”

Discurso emocionado da presidente Fabíola Souza marca fundação do Instituto Social Brasil Export, com foco em crianças e jovens com deficiência ▶ **p4 a p6**

Porto de Santos encomenda estudo para aprofundamento do canal de acesso

Ideia é que o complexo passe a ter uma profundidade de 17 metros, permitindo receber navios com maior capacidade ▶ **p7**



Divulgação/APS

SENADO Comissão aprova texto que regulamenta armazenamento do dióxido de carbono ▶ **p3**

INDÚSTRIA Produção de autoveículos cresce 27,4% em maio impulsionada por incentivo fiscal ▶ **p3**

PARANÁ Portos do estado registram recorde de movimentações de cargas no mês de maio ▶ **p9**

EDITORIAL

Uma nobre iniciativa

Maior fórum de debates sobre portos, transporte e infraestrutura do País, o Brasil Export lançou nessa terça-feira, dia 6, o Instituto Social Brasil Export (ISBE). A solenidade ocorreu na sede da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). A iniciativa reforça o compromisso real dessa e das demais empresas do grupo em promover inclusão e oportunidades para pessoas com deficiência, especialmente crianças e jovens.

A criação do ISBE foi anunciada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. E a missão da entidade foi apresentada por sua esposa, Fabíola Silva Souza, presidente do instituto.

O Instituto Social Brasil Export tem uma clara visão de atuação. Primeiramente, buscará a formação e capacitação de crianças e adolescentes com deficiência, respeitando suas limitações, mas também enaltecendo suas potencialidades únicas. É um passo fundamental para proporcionar a eles oportunidades igualitárias desde cedo. Além disso, o ISBE visa preparar a sociedade e o mundo corporativo para receber essas pessoas quando se tornarem adultas. O objetivo é promover a inclusão de forma justa e digna, enxergando os indivíduos com deficiência como parte produtiva do mercado de trabalho. É importante ressaltar que o instituto não se trata de caridade ou assistencialismo, mas sim de agentes de transformação que buscam agregar valor às marcas e empresas envolvidas, deixando uma marca positiva na sociedade em que vivemos.

A força do Instituto Social Brasil Export reside na união de três pontas fundamentais: família, terceiro setor e empresas. Essa parceria é essencial para impulsionar a transformação social e garantir a plena participação das pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida. É um chamado à ação para todos os setores da sociedade.

O primeiro projeto apoiado pelo ISBE, o "Porto para o Futuro", é uma excelente demonstração prática do compromisso do instituto. Essa parceria com o Instituto Amigo e o Camps de Santos visa beneficiar jovens em situação de vulnerabilidade social, proporcionando-lhes treinamento adequado e apoio necessário para sua integração no mercado de trabalho na região da Baixada Santista. É uma iniciativa concreta que traz resultados tangíveis para a comunidade.

A criação do Instituto Social Brasil Export é um exemplo inspirador de como a iniciativa privada pode desempenhar um papel fundamental na promoção da inclusão e na construção de uma sociedade mais justa e igualitária. E mais: é um exemplo de como empresas e empresários podem ajudar as comunidades onde estão inseridos, contribuindo para o desenvolvimento social e econômico do País.

O ISBE está lançando as bases para uma mudança significativa na vida das pessoas com deficiência, capacitando-as e preparando-as para um futuro digno e produtivo. É hora de apoiar essa iniciativa com entusiasmo e comprometimento, pois é apenas através da colaboração entre famílias, organizações do terceiro setor e empresas que poderemos construir uma sociedade mais inclusiva, onde todos tenham a oportunidade de prosperar e brilhar.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 Instituto Social Brasil Export é lançado com foco em crianças e jovens com deficiência

HUB

- 3 Orçamento da União para setor hidroviário é subutilizado, aponta pesquisa

NACIONAL

- 3 Comissão de Infraestrutura aprova texto que regulamenta armazenamento do dióxido de carbono

Impulsionada por incentivo fiscal, produção de autoveículos cresce 27,4% em maio

REGIÃO SUDESTE

- 7 Porto de Santos prepara estudo para aprofundamento do canal de acesso

Projeto do túnel Santos-Guarujá será apresentado na Câmara dos Deputados

- 8 Porto de Santos terá concurso público ano que vem

Receita impede envio de 71 kg de cocaína para o exterior pelo complexo santista

PORTUGAL

- 8 ApexBrasil vai participar de live sobre comércio entre Brasil e Portugal

REGIÃO SUL

- 9 Portos paranaenses registram recorde de movimentação de cargas no mês de maio

OPINIÃO

- 10 "As estratégias ESG para promoção do desenvolvimento sustentável no setor portuário", por Celso Peel e Flávia Fardim
- 11 "Por que 6 de junho não é da logística?", por José Geraldo Vantine

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
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

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

atendimento@portalbenews.com.br

(11) 91615.1200



Hidroviás 1

O orçamento do Governo Federal para o setor hidroviário tem sido subaproveitado, mostra pesquisa realizada pela Universidade de Brasília (UnB), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O estudo analisou documentos oficiais e a gestão de 109 projetos de infraestrutura hidroviária, realizados de 2014 a 2020. E comprovou que, nesses sete anos, um total de R\$ 238,15 milhões destinados a esse segmento não foi utilizado. A quantia equivale a 111% de um orçamento anual inteiro do setor.

Hidroviás 2

Os dados da pesquisa foram publicados na revista Cadernos EBAPE.BR, na edição distribuída no último dia 29 do mês passado.

Hidroviás 3

Apesar da subutilização do orçamento, “boa parte dos gestores que atuam há anos no setor insiste em culpar a falta de recursos pelo baixo desempenho do transporte por hidroviás no Brasil”, cita uma das autoras da pesquisa, Bruna Renata Cavalcante de Barros. Nas entrevistas realizadas com executivos, todos criticaram a falta de planejamento. “Mais do que elevar a disponibilidade de recursos, para aumentar o investimento em transporte hidroviário é necessário dotar o setor de governança adequada para executar as obras e os serviços necessários”, afirma Bruna.

Malha Sul

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) avalia prorrogar a concessão da Malha Sul, principal ferrovia do Paraná, ao invés de realizar uma nova licitação. A linha ferroviária é operada pela Rumo Logística (Grupo Cosan). O contrato de exploração terminará em 2027. De acordo com a ANTT, a proposta está sendo estudada e, se aprovada internamente, será apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU) e passará por audiências públicas. Há três anos, em 2020, a agência prorrogou a concessão da Malha Paulista, também firmada com a Rumo.

Antaq

Foi adiada a sessão da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados que debaterá as prioridades da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para este ano. Originalmente, ela ocorreria hoje. Agora, o tema será discutido na reunião da próxima semana, no dia 14, às 9 horas. Está prevista a participação do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. A pauta partiu do próprio presidente da comissão, deputado federal Cezinha de Madureira (PSD-SP).

Comissão de Infraestrutura aprova texto que regulamenta armazenamento do dióxido de carbono

Senadores também regularizaram o reaproveitamento do material

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

A Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou ontem um projeto de lei que organiza o armazenamento de dióxido de carbono em reservatórios geológicos ou temporários. O reaproveitamento do material também foi regularizado pelos senadores.

O projeto é do ex-senador e atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates. O relator, Jayme Campos (União-MT), apresentou parecer favorável com emendas. O texto não será analisado pelo plenário do Senado, pois tem caráter terminativo na Comissão de Meio Ambiente da Casa.

Na prática, o texto faz parte da pauta verde que vem ganhando as discussões de infraestrutura, com a proposta da atividade econômica de armazenamento de dióxido de carbono (CO2) de interesse público, como forma de redução de emissões de gases causadores de efeito estufa e posterior reaproveitamento para a descarbonização da economia.

Segundo o texto, a inserção e armazenamento permanente de dióxido de carbono “devem ocorrer em formação geológica localizada nas bacias sedimentares do território nacional, na zona econômica exclu-



O autor do projeto que regulamenta o armazenamento de dióxido de carbono é o ex-senador e atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates

siva ou na plataforma continental sob jurisdição do Brasil”.

Ainda de acordo com o texto, o armazenamento não-permanente de CO2, para fins de comercialização e reúso, será realizado em reservatórios acima da superfície que atendam especificações mínimas aptas a garantir a segurança do conteúdo contra vazamentos, conforme regulamentação técnica e licenciamento ambiental.

Para a exploração de reservatórios geológicos em blocos de armazenamento será necessário um Termo de Outorga Qualificada do Poder

Executivo.

Na justificativa do seu projeto, Jean Paul Prates disse que entre as estratégias disponíveis para viabilizar a descarbonização da economia está a utilização de mecanismos de sequestro geológico de carbono Carbon Capture and Storage (CCS).

“No plano global, a atividade de CCS tem sido apontada como elemento estratégico em diversas projeções de cenários de transição que visam a atingir metas de emissões líquidas de zero CO2 até 2050, conforme relatórios da Agência Internacional de Energia (AIE) e do Pai-

nel Intergovernamental sobre Mudança do Clima (IPCC)”, disse o então senador.

Para Jean Paul Prates, entre os pontos importantes está o fato de o sistema de captura poder ser integrado a diferentes tipos de infraestrutura estacionária, em que se ocorre a emissão para atmosfera de grande quantidade de dióxido de carbono, tais como usinas termelétricas por fonte fóssil, plantas de produção de fertilizantes nitrogenados, unidades de processamento de gás natural, pólos petroquímicos, siderúrgicos, cimenteiros e refinarias de petróleo.

Impulsionada por incentivo fiscal, produção de autoveículos cresce 27,4% em maio

Em 2023, foram produzidos 227.900 unidades em maio, alta de 10,7% se comparada ao mesmo período de 2022

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio participou ontem (6) de um evento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Na ocasião, a entidade divulgou que a produção de auto-

veículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) cresceu 27,4% em maio deste ano.

Na segunda-feira (5), Alckmin participou de um anúncio junto com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para incentivos fiscais para ônibus, caminhões e carros. O programa visa reduzir os preços dos veículos e aquecer o setor da indústria automotiva.

A Medida Provisória 1.175/2023 que entrega o pro-

grama foi publicada ontem no Diário Oficial da União. “Nós estamos muito otimistas com a resposta dos consumidores, com a preservação do emprego e com o fortalecimento da indústria”, disse Alckmin sobre a proposta.

O presidente da Anfavea, Márcio Lima Leite, afirmou que a expectativa criada para os benefícios dessa MP foi o que movimentou o setor no último mês. Em 2023, foram produzidas 227.900 unidades em maio,

alta de 10,7% se comparada com 2022.

O licenciamento e a exportação dos autoveículos também registraram aumento de 9,8% e 30,4%, entre abril e maio, respectivamente. No mês passado foram 176.500 unidades licenciadas e 44.300 exportadas. O licenciamento de ônibus de janeiro a maio também apresentou um cenário positivo. O aumento foi de 61,7% em comparação com o mesmo período de 2022.

NACIONAL



Instituto Social Brasil Export é lançado com foco em crianças e jovens com deficiência

Solenidade de fundação ocorreu nessa terça-feira, dia 6, em evento da Associação Comercial de Santos, em Santos (SP)

Alexandre Fernandes
alexandre@portalbenews.com.br
Cássio Lyra
cassio@portalbenews.com.br

A emoção marcou a solenidade de fundação do Instituto Social Brasil Export (ISBE), realizada ontem (6), no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). A iniciativa do Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, transporte e infraestrutura do País, visa desenvolver e apoiar programas voltados a pessoas com deficiência (PCD), especialmente crianças e jovens. Uma realidade que o casal Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, e Fabíola Silva Souza, presidente do instituto, conhecem muito bem.

Segundo Julião, foi João Vitor, o filho mais velho do casal, um autista não-verbal, a inspiração para a criação do instituto. Não por acaso, a data do aniversário dele foi escolhida para a fundação do ISBE. "O meu filho João Vitor, justamente hoje (ontem), completa 5 anos. E ele me trouxe mais do que eu poderia imaginar que teria um dia na minha vida", relatou Fabíola, em um discurso emocionado e aplaudido de pé por um auditório lotado de empresários e autoridades da região (leia a íntegra na página 5).

Em suas respectivas falas, os dois procuraram detalhar como a entidade irá atuar. Fabíola explicou que o instituto trabalhará na "formação das crianças e capacitação de adolescentes, respeitando as limitações e, principalmente, as potencialidades de cada um, e na preparação da sociedade e do mundo corporativo para receber essas pessoas já na condição de adultos, sem caridade ou assistencialismo, mas enxergando esses indivíduos como parte produtiva do mercado de trabalho".

A presidente ressaltou que tudo isso só será possível com a união de três pontas: família, terceiro setor e empresas. "Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade. Além de agregar valor às marcas e empresas, somos responsáveis por deixar uma marca positiva no mundo em que vivemos", completou.

"Vamos, primeiramente, cuidar da primeira infância, da fase de ouro, que precisa receber o total apoio nos seus tratamentos, de forma simplificada e profissional, e isso fará toda diferença na frente. Depois, vamos, em um segundo estágio, focar na inserção no mercado de trabalho. Aproveitar todas essas empresas para que possamos criar uma formação de mão de obra específica para esses setores, trazer oportunidade que precisam trabalhar e não por cotas, mas porque eles vão ser bons naquele treinamento para



"Vamos, primeiramente, cuidar da primeira infância, da fase de ouro, que precisa receber o total apoio nos seus tratamentos, de forma simplificada e profissional, e isso fará toda diferença na frente", afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião

o qual serão capacitados", disse o CEO do Brasil Export.

Autoridades

O lançamento do instituto social integrou a programação da "Rodada da Cidadania", promovida pela Associação Comercial de Santos. Diversas autoridades e apoiadores do projeto estiveram presentes e também discursaram.

O advogado Elias Francisco da Silva Junior, vice-presidente do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos, salientou a importância da agenda de desenvolvimento social colocada em prática pelas empresas. "Em meio a nossas agendas bastante tomadas pelo trabalho e compromissos, é preciso sempre somar com pessoas compromissadas para poder assumir o desafio de se conectar com a agenda social. Não existe desenvolvimento social sem desenvolvimento econômico", disse.

Representando uma das principais empresas do segmento portuário do Brasil, Fábio Siccherino, diretor-presidente da DP World Santos, reforçou seu compromisso em colaborar com o Instituto em benefício dos projetos e ações que serão promovidos e incentivou que outras empresas e empresários também possam colaborar com a iniciativa.

O empresário Luiz Awazu enalteceu a importância de

projetos como o do Instituto Social Brasil Export, mostrando como o setor privado pode auxiliar a comunidade.

A solenidade também contou com participações e discursos de Sílvia Teixeira Penteado, reitora da Universidade Santa Cecília e coordenadora da Câmara de Instituições de Ensino da ACS; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; e Fábio Ferraz, secretário de Governo da Prefeitura de Santos.

Primeiro projeto

O primeiro projeto apoiado pelo Instituto Social Brasil Export já está definido. Será o "Porto para o Futuro", desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. Em sintonia, com o objetivo do instituto social, o projeto beneficiará a entrada de jovens com vulnerabilidade social no mercado de trabalho, com treinamento adequado e todo o apoio necessário para que estejam integrados ao ambiente profissional da região da Baixada Santista. A parceria foi firmada durante a programação do Santos Export 2023, no último dia 15 de maio.



"Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade", destacou a presidente do ISBE, Fabíola Souza

NACIONAL



José Luiz Borges



▲
"É preciso sempre somar com pessoas comprometidas para poder assumir o desafio de se conectar com a agenda social", declarou Elias Silva Júnior

José Luiz Borges



▲
Luiz Awazu destacou a importância do apoio e da iniciativa do setor privado para desenvolver programas de apoio à comunidade

O secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, afirmou que a Prefeitura apoiará o ISBE

José Luiz Borges



José Luiz Borges



▲
Silvia Teixeira Penteadó, reitora da Universidade Santa Cecília, falou sobre a necessidade de ações de inclusão na sociedade

José Luiz Borges



▲
Fábio Siccherino, da DP World Santos, reforçou o compromisso em colaborar com o Instituto e incentivou que outras empresas colaborem com a iniciativa

José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, enfatizou a atuação do instituto em todo o País

José Luiz Borges



NACIONAL



DISCURSO DE FUNDAÇÃO DO INSTITUTO SOCIAL BRASIL EXPORT

por **Fabíola Souza**, presidente do Instituto

Santos, 6 de junho de 2023

Eu poderia perfeitamente dizer que estou aqui como uma empresária. Alguém que sempre buscou um propósito potente na carreira e, com a idealização deste Instituto Social, sente-se agora realizada. Mas, não. Hoje, essencialmente, estou aqui no papel de mãe. A maternidade me deu o propósito que me traz até aqui hoje. A maternidade atípica, por sua vez, me abriu um universo de novos propósitos. Muitos deles para os quais eu nem imaginava que estava preparada. Hoje, eu tenho o propósito que sempre pedi, à maneira perfeita de Deus.

Entrei em um mundo de grandes mulheres em que encontrei inspiração e, mais do que isso, admiração. Mulheres essas engajadas em seus trabalhos 24 horas por dia, algo que nunca tinha visto nem no profissional mais workaholic com quem já cruzei ou no gestor de mais alto nível que passou pelo meu caminho. A essas mães, deixo meu reconhecimento e agradecimento pelo caminho que abrimos e abriremos juntas, mesmo que na porrada.

Não falo somente da carga e jornada de trabalho que enfrentamos, principalmente ao considerarmos finais de semana, feriados, noites e dias dormir e sem descanso. Falo da excelência da entrega e, principalmente, da persistência em continuar. Diferentemente de um trabalho convencional, o nosso trabalho de mãe atípica não só não é remunerado, e tampouco valorizado, mas também exige potencialidades braçais, intelectuais, emocionais e de periculosidade. Muitas vezes os nossos objetivos, mesmo considerando todo o esforço e excelência do nosso trabalho, não serão atingidos. Mas temos que continuar persistindo apesar dos tombos serem em maior quantidade do que as vitórias.

Isso me fez repensar muito noções de idealização. Você deixa de idealizar um filho dentro dos padrões e passa a idealizar um mundo que aceite os padrões do seu filho, que aceite todos os padrões escolhidos por Deus. E isso faz muito mais sentido!

Na minha concepção atual, nenhum jovem deveria ser obrigado a seguir uma cartilha de sucesso e felicidade tão comumente imposto às nossas crianças. Uma cartilha padronizada há décadas e, como podemos ver diariamente no noticiário, que não vem dando certo. O mundo mudou, e nós temos que seguir sua direção para não apenas evoluirmos e sermos pessoas melhores, mas para contribuir para que o mundo continue avançando e sendo cada vez melhor para os nossos filhos.

Cada ser humano é único e especial e todos temos como contribuir, sem exceção. Para isso, precisamos de agentes capacitados que possam identificar qual é a função que cada pessoa tem para contribuir com nossa sociedade, para auxiliar o outro que precisa da nossa ajuda, para compreender e aceitar humildemente que não existe o certo e o errado, o melhor e o pior. Todos estamos aqui com o mesmo objetivo, amar e evoluir.

Vivemos há tempos no auge da depressão e do egocentrismo. A noção de amor, como Deus nos ensinou em seu primeiro mandamento, está completamente deturpada. Aqui na nossa realidade, de acordo com IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a inclusão da pessoa com deficiência no mercado de trabalho ainda é um obstáculo. Apenas 28,3% dos que possuem idade de trabalhar se posicionam na força de trabalho em território nacional. Para ser mais transparente quanto à situação atual, menos de 1% do total dos empregos formais no Brasil são ocupados por pessoas com deficiência (PCDs). A desigualdade também transparece no nível de escolaridade. Quase 68% da população com deficiência não têm instrução ou não possuem o Ensino Fundamental completo.

Apenas receber e aceitar nossas crianças em suas escolas não pode ser, em hipótese alguma, uma atitude considerada de inclusão em uma escola. É uma obrigação no mundo que queremos construir. Inclusão é oportunizar as mesmas condições adaptadas às necessidades e individualidades de cada um.

Mas eu tenho esperança. Também vejo nosso cenário atual com otimismo e potencial para avançarmos em busca de nossos objetivos por inclusão. O Brasil foi o país latino-americano que mais buscou o termo ESG no Google em 2021, demonstrando que o setor privado brasileiro está mais atento sobre o seu papel essencial para o desenvolvimento consciente e sustentável da sociedade.

O meu filho João Vitor, justamente hoje, completa 5 anos. E ele me trouxe mais do que eu poderia imaginar que teria um dia na minha vida. Mais tudo.

Mais significado, mais entendimento da vida, mais amor ao próximo, mais empatia, mais responsabilidade, mais paciência, mais consciência, mais consistência, mais propósito, mais noção do que importa... O curioso é que não consigo me lembrar de nada que ele tenha me proporcionado de menos. Tudo bem, me tornei menos magra e muito menos jovem, mas isso também já não tem a mesma importância de antes.

Hoje, ele é meu maior desafio. No trabalho a gente demite quem não atinge nossas expectativas iniciais, enquanto nos relacionamentos muitas vezes abandonamos nossos parceiros quando eles não suprem nossos anseios e interesses do momento. Nas amizades, muitas são descartadas por não mais caber em nossas vidas. E muitas são construídas por conveniência, sem valor intrínseco ao amor que pressupomos aos nos conectarmos com alguém. Aqui, quero deixar muito claro a todos vocês: não existe a palavra desistir. Não existe em minha casa e não haverá nesse Instituto. Por isso que grande parte das ações sociais partem de famílias, que somente depois de sentir na pele a dor da exclusão arregaçam as mangas, deixam o luto e vão à luta.

Nunca conseguirei devolver ao meu filho toda a mudança positiva que ele fez em mim. Por mais que eu precise cuidar dele minha vida inteira. Mas é aí que reside uma questão fundamental. Não estarei para sempre aqui, e o mundo precisa estar preparado para recebê-lo e incluí-lo. Por isso, planto a semente deste Instituto para ele. Para que um dia ele colha os frutos do amor ao próximo e não carregue o fardo de, assim como outros neurodivergentes, serem invisíveis.

Para que consigamos fazer essa semente crescer com excelência, nós, do Instituto Social Brasil Export, pretendemos atuar em duas vertentes:

1. Formação das crianças e capacitação de adolescentes (respeitando as limitações e, principalmente, as potencialidades de cada um);
2. Preparação da sociedade e do mundo corporativo para receber essas pessoas já na condição de adultas, sem caridade ou assistencialismo, mas enxergando esses indivíduos como parte produtiva do mercado de trabalho.

Nosso intuito é fazer com que dentro de uma empresa eles possam ajudar na criação e no desenvolvimento de produção, colaborando na construção de laços e valores importantes para essas instituições.

E é com base nisso que surge nossa missão de unir essas três pontas: a família, o terceiro setor e as empresas. Isso é imprescindível para que possamos construir um ecossistema do bem e consigamos reverter o quanto pudermos essa realidade separatista e cruel que vivemos.

Não queremos que engulam nossos filhos à força, esse não é nosso objetivo. Queremos que tenham o direito de serem preparados, formados, incluídos enquanto crianças e adolescentes, para que estejam aptos para o mercado de trabalho. Precisamos sustentar projetos de formação de equipes nas escolas, em centros comunitários e clínicas públicas, de modo que o tratamento e a educação também não sejam somente um assistencialismo fajuto para cumprir obrigações com a lei. Se pensarmos bem, este ainda é um ponto-cego em nossas lutas diárias. Você tem até uma terapeuta ou acompanhante escolar, mas essa não tem formação ou conhecimento suficiente para trabalhar as potencialidades e dificuldades de nossas crianças.

E a mesma coisa vale para as empresas. Não podemos jogar nossos jovens no mercado de trabalho sem construir uma relação de parceria, acompanhamento e consultoria nessas companhias.

Poderemos lutar pela lei das cotas, afinal a cota tem sua importância na sociedade atual, mas não é ela que resolverá o problema. A cota não trata a ferida, só mascara a dor e, por isso, não tem sustentabilidade e nem viabiliza os impactos positivos que almejamos.

Não seremos um instituto de caridade. Seremos agentes de transformação da sociedade. Além de agregar valor às marcas e empresas, somos responsáveis por deixar uma marca positiva no mundo em que vivemos.

Nosso objetivo, falando na "linguagem do Brasil Export", é atuar como uma ponte, uma estrada, um túnel, uma rodovia ou uma ferrovia, um elo, afinal, que nos permita a conexão com o setor de logística e de infraestrutura que nos rodeia. Setor esse que transforma vidas, que gera riquezas, que sustenta nosso País. E vamos fazer isso com causas que, comprovadamente, contribuam para a construção de uma sociedade mais justa e humana.

Meu muito obrigada a todos e todas. Deixo aqui o convite para que possam participar de alguma forma como agentes dessa transformação do futuro que começamos a construir juntos hoje.

Porto de Santos prepara estudo para aprofundamento do calado

INPH e Unicamp farão simulações para verificar impacto dos sedimentos em 16 e 17 metros de profundidade

Divulgação/APS

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos (SP) está preparando um estudo para verificar os impactos causados pela dragagem de aprofundamento do canal de acesso do complexo, prevista para ser feita em duas fases: a primeira para 16 metros; e a segunda para 17 metros.

De acordo com Carlos Magano, diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), a contratação das entidades deve ser feita ainda neste mês.

“Nós estamos contratando o INPH (Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias) e a Unicamp para fazermos simulações a respeito das deposições (de sedimentos) em cada um dos cenários, em 16 metros e 17 metros”, disse Magano.

Ele explicou que quando é feita uma modificação na profundidade do canal marítimo, a deposição de sedimentos aumenta, por isso as simulações são necessárias. Além dos estudos, a obra ainda precisa de licenciamento ambiental.

Se efetivada a profundidade de 17 metros, o Porto de Santos poderá receber navios com mais de 366 metros e com até 15 mil TEU. Hoje, com calado de 15 metros, o complexo recebe navios de até 366 metros e com até 14 mil TEU.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que a obra de aprofundamento será pública.

Já o contrato da dragagem de manutenção do calado, que



Se efetivada a profundidade de 17 metros, o Porto de Santos poderá receber navios com mais de 366 metros e com até 15 mil TEU

é renovado a cada dois anos, deve ser ampliado para 10 anos de validade.

“Está em estudo a ampliação desse contrato, que vence no próximo ano, para um formato maior, de 10 anos. Isso possibilitaria a realização de obras de infraestrutura na origem dos resíduos”, ressaltou Pomini, garantindo que o novo prazo contratual é autorizado pela legislação atual, evitando conflitos com o Tribunal de Contas da União (TCU).

As informações foram repassadas pela diretoria da APS em um encontro com jornalistas na sede da Autoridade, ontem

(6) pela manhã.

Outro tema da coletiva foi a licitação do terminal de contêineres STS 10. Pomini disse que a APS está avaliando dois formatos para a área.

Um deles contempla toda a área do terminal, o que praticamente dobraria a capacidade do porto para operações com contêineres, saindo de 5 milhões de TEUs para 10 milhões/ano. Mas para isso, seria preciso rescindir contratos com empresas que atuam no entorno, como a BTP e a Ecoporto.

A segunda possibilidade é o STS 10 em um formato reduzido, mantendo cerca de mil

empregos e as operações já instaladas.

A área do STS 10 também pode ser diminuída devido à transferência do Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, que sairá da região do Outeirinhos para o Valongo, uma das metas do ministério de Portos e Aeroportos, do ministro Márcio França.

“Estamos estudando o melhor formato para o STS 10, levando em consideração a necessidade de transferência do Terminal de Passageiros e contemplando a possibilidade de renovação dos contratos”, ressaltou Pomini.

Inclusive, hoje (7) será assinado a renovação de contrato transitório com a Ecoporto por mais seis meses. “Precisamos de uma estrutura como o STS 10, mas mantendo empregos e os investimentos que já foram feitos pelas empresas que se instalaram ali”, pontuou.

E atendendo a pedidos de entidades, com a Associação Comercial de Santos e sindicatos, a APS irá revisar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do complexo porque a gestão passada não contemplou os cais públicos, afirmou Pomini. Contudo, ainda não há data para essa revisão.

Projeto do túnel Santos-Guarujá será apresentado na Câmara dos Deputados

O projeto do túnel imerso que ligará as duas margens do porto, entre Santos e Guarujá, será apresentado na próxima terça-feira (13), às 16h, na Câmara dos Deputados, em Brasília.

A comissão que analisa o assunto se reuniu ontem (6) na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS) para realizar os últimos ajustes antes da apre-

sentação, que visa o apoio dos deputados e sugestões de melhorias.

A apresentação em Brasília será feita pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e pelo presidente da APS, Anderson Pomini.

Os parlamentares terão acesso a detalhes do túnel imerso, que deve ser construído a

uma profundidade de 21 metros no solo oceânico, evitando conflitos com a possível dragagem de aprofundamento que prevê 17 metros de profundidade para o canal aquaviário do porto.

Com a obra de 860 metros de extensão, a travessia de passageiros entre as duas margens, que hoje é feita por balsas e

leva cerca de 20 minutos, será concluída em 1 minuto e 48 segundos, apontam estudos.

Segundo a APS, levantamentos mostraram que cerca de 72 mil pessoas cruzam o canal todos os dias. Com o túnel, o acesso marítimo ao Porto de Santos ficará livre apenas para as operações com navios.

A obra também deve abrir espaço para a expansão portuária no lado Guarujá, já que cerca de 650 famílias que moram na comunidade Prainha serão realocadas para conjuntos habitacionais e a área ficará livre para futuras operações.

Em valores atualizados, o túnel está orçado em R\$ 5 bilhões.

REGIÃO SUDESTE

Porto de Santos terá concurso público ano que vem

São previstas pouco mais de 100 vagas, contemplando todos os níveis de escolaridade

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai abrir concurso público em 2024. Serão pouco mais de 100 vagas, contemplando todos os níveis de escolaridade.

A informação foi repassada pelo presidente da estatal, Anderson Pomini, na manhã de ontem (6), em um encontro com a imprensa.

Pomini explicou que mais de 400 funcionários aderiram ao Programa de Demissão Voluntária (PDV) promovido pela gestão passada, por isso todos os setores internos da Autoridade Portuária estão deficitários.

“Nós estamos trabalhando com absoluta boa vontade dos empregados da companhia, que inclusive estão dedicando finais de semana para nos ajudar na implementação e no avanço das nossas metas”, disse o presidente.



Segundo Anderson Pomini, todos os setores internos da APS estão deficitários devido a um PDV promovido pela gestão passada, daí a necessidade de um concurso público

Passarela vai ganhar rampa

Anderson Pomini anunciou tam-

bém que a passarela ao lado da Alfândega de Santos, inaugurada em janeiro deste ano, vai

ganhar uma rampa para a passagem de ciclistas.

O equipamento usado por

quem precisa atravessar a Avenida Perimetral virou alvo de reclamações, principalmente por quem utiliza a bicicleta, já que a única forma de conduzir este tipo de veículo é através de uma canaleta para pneus que acompanha toda a lateral da ponte, mas que os usuários apontaram como ineficiente.

Por isso, a maioria das pessoas acaba carregando a bicicleta nas costas enquanto sobe ou desce as escadas da passarela.

Para acabar com o problema, o presidente da APS garantiu que a empresa Rumo, responsável pela construção, irá iniciar as obras da rampa ainda neste mês. “Já temos todas as liberações e a empresa Rumo vai iniciar as obras nos próximos dias”, ressaltou.

Está prevista também a construção de outras passarelas sob a Avenida Perimetral: uma entre os armazéns 3 e 4, no Valongo; e outra na área onde hoje é o Terminal Marítimo de Passageiros, na região do Outeirinhos. Ainda não há data para o início dessas obras.

Receita impede envio de 71 kg de cocaína para o exterior pelo complexo santista

Tabletes da droga foram localizados em um contêiner refrigerado vazio

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Durante operação no Porto de Santos na última segunda-feira (5), equipes da Receita Federal e da Alfândega de Santos interceptaram o envio de cocaína pelo cais santista para o exterior. A droga foi encontrada em um contêiner refrigerado vazio. As autoridades não informaram qual o destino do carregamen-



Divulgação/Polícia Federal

A equipe da Receita encontrou diversos tabletes de cocaína na estrutura do contêiner, na área reservada aos componentes para refrigeração

to. Ninguém foi preso.

A seleção do contêiner

ocorreu durante as atividades de rotina realizadas pela Alfân-

dega de Santos no complexo portuário santista e contou com a participação de servidores de outras Unidades da Receita Federal.

A equipe de Gestão de Riscos, com o auxílio de imagens de escâner, identificou possível contaminação na estrutura do contêiner, na área reservada aos componentes

para refrigeração.

Ao ter acesso a área reservada, os fiscais confiscaram diversos tabletes embalados que sinalizaram positivo para cocaína.

Após a confirmação, a Polícia Federal foi acionada para os procedimentos de polícia judiciária da União e para realizar a perícia no local dos fatos. A cocaína foi apreendida e levada para a delegacia da PF, em Santos, onde prosseguirá as investigações a partir de informações fornecidas pela Receita Federal.

PORTUGAL

ApexBrasil vai participar de live sobre comércio entre Brasil e Portugal

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) vai participar da live Os desafios do crescimento do comércio exterior entre Brasil e Portugal, a ser realizada pelo conselho do Portugal Export hoje, às 10 horas. O debate será transmitido pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br) e pelo canal do Youtube do BE News. A ApexBrasil será representada pelo analista de investimento Marcos de Souza Vale. O evento ainda terá a participação do ex-ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio, do ministro conselheiro da Embaixada do Brasil em Portugal Olympio Faissol Pinto Júnior, do diretor-executivo da Rangel Logistics, Mario Silva, e do presidente do Porto de Sines, José Luis Cacho. O Portugal Export é o fórum internacional do Brasil Export voltado ao debate sobre os setores de infraestrutura e comércio exterior da nação europeia.

REGIÃO SUL

Portos paranaenses registram recorde de movimentações de cargas em maio

Novo recorde registrado, de 6.125.886 milhões, superou em 0,73% a marca anterior, de maio de 2021

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Os portos do Paraná registraram no mês de maio a movimentação de 6.125.886 milhões de toneladas de cargas, o melhor mês da história da Autoridade Portuária. Anteriormente, o melhor mês de movimentação nos portos paranaenses também ocorreu em maio, mas em 2021.

Segundo a Autoridade Portuária, a melhor marca mensal foi de 6.081.354 toneladas. Ou seja, o novo recorde registrado superou em 0,73% a marca anterior. Comparada aos mesmos 31 dias de maio em 2022, a movimentação geral alcança agora, no mês, é 16% maior.

De acordo com a Portos do Paraná, o resultado alcançado foi puxado principalmente pelas exportações, que cresceram 29% no mês, comparando 2023 a 2022. Foram 4.176.175 toneladas neste ano, contra 3.242.924 toneladas em maio de 2022.

“Os volumes de granéis carregados, soja, farelo e açúcar, além da carga geral, foram os grandes responsáveis pelos excelentes resultados alcançados”, analisou Luis Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

A alta performance, como explica o executivo, é reflexo do trabalho operacional, que tem concentrado todos os esforços em otimizar os tempos e melhorar a produtividade no embarque dos navios.

Nas importações, houve registro de uma leve queda de



Claudio Neves/Portos do Paraná

De acordo com a Portos do Paraná, o resultado alcançado foi puxado principalmente pelas exportações, que cresceram 29% em maio, comparando 2023 a 2022

2023, 14% maior que as 14.215.619 toneladas acumuladas no mesmo período em 2022. As importações registraram queda no acumulado, de 7%. Neste ano, de janeiro a maio, 9.074.204 toneladas de cargas foram descarregadas. Em 2022, no período, 9.746.057 toneladas.

“Além da soja e outros granéis sólidos, que registram grandes volumes, na exportação os segmentos dos contêineres e líquidos também contribuíram para o aumento registrado em 2023”, declarou o diretor-presidente da Portos do Paraná.

4%, comparando as 1.949.712 toneladas movimentadas no último mês e as 2.025.369 toneladas dos mesmos 31 dias no ano passado.

Outros dados

Segundo a Autoridade Portuária, nos cinco meses de 2023,

os portos paranaenses obtiveram números expressivos com 25.220.449 toneladas movimentadas. O volume é 5% maior que as 23.961.677 toneladas que foram registradas de janeiro a maio do ano passado.

As exportações se destacaram também no recorte ampliado: 16.146.244 toneladas em



Entidade criada pelo Grupo Brasil Export tem como missão promover e apoiar iniciativas voltadas a crianças e jovens com deficiência (PCDs). O Instituto busca também reforçar a importância do acolhimento familiar e da inserção dos PCDs no mercado de trabalho

O primeiro projeto apoiado pelo Instituto é o “Porto para o Futuro”, desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos.

O Instituto não tem fins lucrativos.
Colabore e faça parte desse movimento

Para mais informações, acesse o QR Code



**CELSO PEEL**

desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP), vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

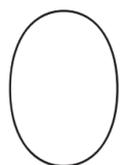
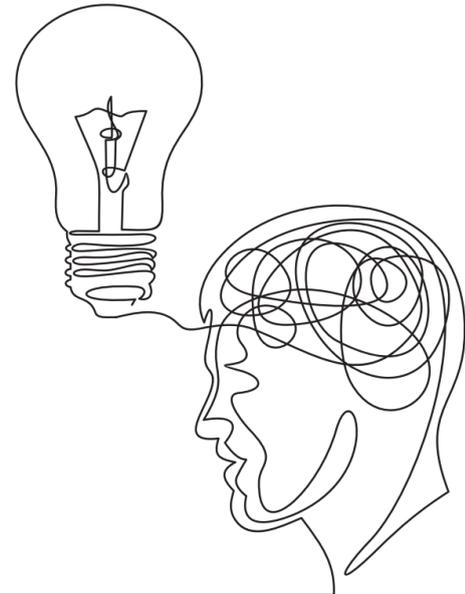
opinio@portalbenews.com.br

**FLÁVIA FARDIM**

sócia do Escritório Fardim & Burian Advogadas Associadas e assessora jurídica da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Espírito Santo

► DIREITO

As estratégias ESG para promoção do desenvolvimento sustentável no setor portuário



funcionamento de um porto é capaz de movimentar a economia local, gerando emprego e renda, aumentando o comércio e facilitando o transporte de mercadorias e pessoas. Em contrapartida, pode gerar algum

tipo de poluição. Para a redução dos prejuízos socioambientais, a ESG – sigla em inglês que traduzida significa meio ambiente, responsabilidade social e governança – surgiu com o objetivo de promover um desenvolvimento mais sustentável no âmbito público e privado.

O objetivo principal da implementação das estratégias ESG é de otimizar os lucros, de forma a reduzir os custos operacionais e gerar maior receita, ao tempo que implementa boas práticas de forma a promover um impacto positivo na sociedade, tanto no panorama social quanto ambiental. Os resultados da aplicação dessas estratégias fomentam o desenvolvimento sustentável, que surge com o equilíbrio entre o bem-estar econômico, ambiental e social.

Em 2015, líderes globais se reuniram com o objetivo de erradicar a pobreza extrema, combater a desigualdade e a injustiça e conter as mudanças climáticas até 2030. Na agenda para alcançar esses resultados, foram estabelecidas 17 metas globais, chamadas de objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS).¹ Em 2023, a Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), lançaram um Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária.²

É de fácil percepção que os portos têm buscado alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável e o próprio guia mencionado lista uma série de formas de implementar as estratégias ESG no setor portuário, justamente para incentivar a promoção de atitudes concretas com essa finalidade. Em paralelo, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) criou um Índice de Desempenho Ambiental (IDA), que avalia, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental nos portos brasileiros.

O IDA leva em consideração diversos critérios para avaliar o desempenho ambiental dos portos brasileiros. Tendo como parâmetro o índice de 2022, entre 23 portos do país, é possível inferir uma média aritmética geral aproximada do índice de 77,8.³ Ou seja, falta muito para que o setor portuário alcance

um desenvolvimento sustentável de forma igualitária pelos portos do Brasil. Até mesmo porque, nos Terminais Privados, a média aritmética já cai para 69,86,⁴ demonstrando que o desafio é ainda maior entre os stakeholders do setor privado.

A literatura jurídica tem desempenhado um glorioso papel, buscando proteger o direito a um meio ambiente equilibrado por meio da adoção de princípios fundamentais, como o princípio da prevenção e da precaução, indicando claramente que nas estratégias ESG é necessário tanto conter os danos ambientais, prevenindo-os, quanto antecipar os riscos das atividades humanas, a fim de se precaver de um impacto ambiental negativo.⁵

À luz do exposto, percebe-se que as abordagens ESG buscam garantir a responsabilidade ambiental e a sustentabilidade, promovendo um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a proteção do meio ambiente. Assim, a promoção de práticas de cooperação, estudo e efetivação em governança para responsabilidade social e ambiental, mostra-se necessária também ao setor portuário, pedra fundamental para a economia brasileira.

1 ODS. Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável. Disponível em:

<https://gtagenda2030.org.br/ods/>. Acesso em 05 jun. 2023

2 CUTRIM, Sérgio. Guia de melhores práticas de sustentabilidade portuária: a estratégia ESG. Coordenação técnica Sérgio Cutrim; equipe técnica Adriano Nascimento Barbosa [et al.]. São Luís: EDUFMA, 2023. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2023/03/guia-de-melhores-praticas-desustentabilidade-portuaria-digital.pdf>. Acesso em 05 jun. 2023.

3 A média aritmética foi realizada com base nos dados disponíveis no site da ANTAQ: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>. Foram contabilizados o IDA dos seguintes portos: Itajaí (99,53), Itaquí (99,12), Suape (98,34), Paranaguá (98,29), Santos (96,95), Vila do Conde (96,77), Belém (95,07), Santarém (92,42), Rio Grande (90,21), Ilhéus (87,83), Aratu (85,78), Recife (85,10), Antonina (84,56), Fortaleza (83,04), Vitória (82,83), Salvador (82,52), Cabedelo (82,38), Porto Alegre (71,77), São Sebastião (71,34), Pelotas (68,12), Itaguaí (51,92), Santana (35,73) e Porto Velho (32,74).

4 A média aritmética foi realizada com base nos dados disponíveis no site da ANTAQ: <http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>. Foram contabilizados o IDA dos seguintes TUP: Terminal Portuário Privativo de Alumar (94,81), Terminal de Tubarão (93,41), Terminal de Praia Mole (89,53), Terminal Aquaviário de São Sebastião (88,81), Terminal Thyssenkrupp (83,38), Terminal Aquaviário Solimões (75,25), Terminal Trombetas (68,83), Granel Química Ladário (59,85), Terminal de Barracas Oceânicas (50,56), TUP Ocrim (35,12) e TUP Ibepar (29,00).

5 MILARÉ, Édís. Direito do ambiente. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. p. 264



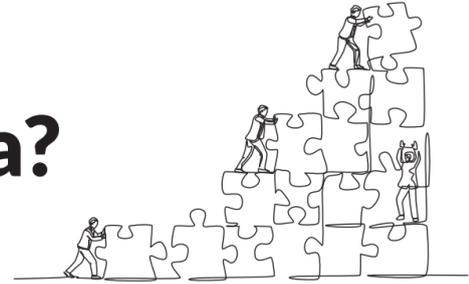
JOSÉ GERALDO VANTINE

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Por que 6 de junho não é o Dia da Logística?



Vou explicar e informar. Ao liderar um grupo de colegas para criar a Associação Brasileira de Logística (Aslog) em 1989, nosso principal objetivo foi congregar pessoas para o desenvolvimento da profissão na área de Logística e criação de curso bacharelado em Logística.

O conceito

1. Não existe "dia de atividade", exemplo: "Dia da Engenharia". É "Dia do Engenheiro". Nem "Dia da Administração", mas "Dia do Administrador" etc.
2. Trata-se de profissão regulamentada pelo Ministério da Educação (MEC), como médico, engenheiro e administrador. Mas não existe o vocábulo "logístico" como substantivo denominando a profissão. Pode sim, se usado como adjetivo. Por exemplo: "Condomínio Logístico", "Operador Logístico".
3. Portanto, o que se pode denominar como profissional de Logística? Apenas "Tecnólogo em Logística" é reconhecido pelo MEC;
4. Já o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), no CBO – Código Brasileiro de Ocupação, apresenta muitas funções (não profissões), como "Analista de Logística" – código 2527-15; "Auxiliar de Logística" – código 4141-40; e até mesmo "Diretor de Logística e Suprimentos" – código 1226-05 (leiam artigo de minha autoria na edição da Logweb de maio/junho-2022, página 17);
5. Em 2016, o MTE incluiu a ocupação de "Engenheiro de Logística" – código 2149-45, da família ocupacional de "Engenheiro de Produção";
6. Portanto, do ponto de vista técnico, só existem duas profissões regulamentadas no setor de Logística. Tudo o mais, eu classifico como "Função";
7. Tive a sorte de conviver com os maiores mestres da academia americana na área de Logística. Entre eles, destaco o amigo Douglas Lambert, Ph.D. e professor emérito da Ohio State University. E lá conheci o curso de graduação bacharelado (Bachelor of Science in Logistics), equivalendo aqui ao curso superior de 5 anos de Administração em Logística. Esse é considerado o "Profissional de Logística";

Então, o que deve ser considerado no dia 6 de junho?

A origem

1. Inicialmente em 14 de abril de 2010, através de propositura da Aslog (representada por Rodrigo Vilaça, Altamiro Borges e Adalberto Panzan), a deputada Aline Correa entrou com projeto de lei para a criação do "Dia do Profissional da Logística", a ser comemorado no dia 6 de junho;
2. Tempos depois, a Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara Federal encaminhou o processo para audiência pública presidida pelo deputado federal Leopoldo Meyer (PSB-PR). Ali como testemunha, Paulo Fleury (Instituto de Logística e Supply Chain) e Paulo Resende (Fundação Dom Cabral), além de Rodrigo Vilaça;
3. Como se observa até esse ponto, tudo aconteceu longe do conhecimento dos associados da entidade e sem que esses pudessem opinar;
4. Depois dos trâmites regulamentares, em 3 de maio de 2022, o presidente Bolsonaro sancionou a Lei 14.329/22, instituindo o "Dia do Profissional de Logística".

Grande erro técnico e histórico

1. Desde o início de abril de 2010, foi usado, como elemento motivador para definição da data de 6 de junho, o Dia D (garanto que 90% de quem estão lendo esse artigo sabe que seu significado);
2. Na justificativa, o grande erro técnico e histórico foi considerar a mais sangrenta batalha da 2ª Guerra Mundial (1939/1945) - em 6 de junho de 1944, as tropas aliadas lutaram contra as tropas da Alemanha nazista (leia-se Hitler) na região da Normandia, no norte da França (procurem na internet). Foi denominada "Operação Overlord";
3. Segundo o Museu Memorial do Holocausto de Washington, DC, 7 mil veículos marinhos, 155 mil soldados, 11 mil aeronaves e 50 mil veículos de guerra participaram dessa batalha, que durou 80 dias, na qual morreram cerca de 10 mil soldados aliados e 9 mil alemães!
4. Erro nº 1: Técnico. Essa operação não é considerada como "Logística", mas como "Tática de Guerra". E não tem relação alguma com a Logística Empresarial;
5. Erro nº 2: Histórico. Para os brasileiros (à exceção dos 21 mil soldados da Força Expedicionária Brasileira, conhecidos como "Pracinhas", que lutaram na Itália e são considerados heróis), esse fato nada representa, foi distante, sem envolvimento direto do Brasil, aconteceu há 80 anos. Foi uma infeliz referência utilizada;
6. Erro nº 3: Coletivo. Nas redes sociais, as pessoas repetem a comemoração do "Dia da Logística" sem sequer analisar o que pode evidenciar ou estudar o significado. Esse é o que chamo de "Efeito papagaio."

Dúvida e solução sobre o profissional

1. Profissional: quem estuda Engenharia é engenheiro (é um substantivo) e quem se especializa em software é engenheiro de software. Quem estuda Marketing não é "marketeiro", é mercadólogo. Mas em Logística não existe o "Logístico";
2. Como vimos, na Logística temos dois profissionais nomeados: "Tecnólogo em Logística" e "Engenheiro de Logística";
3. O que fazer para corrigir esse erro técnico? Eu mesmo trabalho há 50 anos em Logística, dos quais 36 em consultoria. Posso ser considerado um profissional de Logística? Em tese não!
4. Qual a solução? Do bravo caminhoneiro, passando pelos estivadores, até gerentes, diretores e vice-presidentes, que atuam em alguma atividade dos processos logísticos, considero-os como "Profissional de Logística". Basta refletir sobre a definição da Logística e aplicar esse conhecimento, pois tem muita bobagem nas redes sociais.

"...é parte integrante do processo da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla de forma eficaz e eficiente o fluxo e armazenamento de bens, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem ao ponto de consumo de modo a atender aos requisitos dos clientes".

Dúvida e solução - referências & inspiração

Ano após ano, eu defendo a mesma tese: o Dia Nacional do Profissional de Logística deve ter como referência e inspiração a fundação da Aslog – Associação Brasileira de Logística, em 6 de junho de 1989, uma vez que a Lei n. 14.329, de 3 de maio de 2002, diz que "fica instituído o dia 6 de junho como o "Dia Nacional do Profissional de Logística, a ser celebrado anualmente em todo território nacional". Felizmente não menciona a inadequada e incorreta justificativa original. Conheçam a cerimônia da fundação da Aslog no site <https://vantine.com.br/assembleia-fundacao-aslog/>.