

REVISTA

Logweb

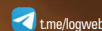
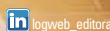
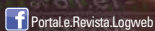
referência em logística

IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA NO SETOR

ANÁLISE DO TRC



SET/OUT
2022
Nº229



GALPÕES CLASSE A: **espaços construídos para acelerar o crescimento da sua empresa.**

Em 14 anos de história, a Log constrói e gere condomínios logísticos de norte a sul do país. Contribuindo para um futuro mais ágil para a logística de diversas empresas do Brasil.



Aproximando pessoas
para negócios chegarem
mais longe.



logcp.com.br

0800 400 0606



Como a reforma tributária pode afetar o setor?

Ou melhor, como a reforma tributária pode afetar as operações logísticas e os transportes? Quais seriam as consequências? E os benefícios? E os impactos na desoneração da folha de pagamento?

Buscamos responder a todas estas questões na matéria central desta edição de Logweb, da qual participam advogados e representantes de entidades de classes envolvidas com a logística, além de outros especialistas.

O que se nota nas análises dos profissionais familiarizados com estas questões é que as duas PECs em tramitação, a PEC 45/2019, proposta pela Câmara dos Deputados, e a PEC 110/2019, vinda do Senado, se aprovadas, trarão profundas mudanças no segmento de logística. Tanto benéficas, quanto prejudiciais. Vale a pena ler a matéria.

Ainda nesta edição temos como destaque o transporte rodoviário de cargas. A cobertura começa com uma análise feita por empresas que atuam no segmento e um representante de sindicato do setor, complementada por tabelas que mostram as operações, infraestrutura, clientes e outras informações de Operadores Logísticos e transportadoras.

Na sequência, ainda dentro do foco no TRC, uma reportagem especial com as montadoras de veículos comerciais, que analisam o segmento hoje e fazem projeções para o próximo ano, abrangendo as influências econômicas, as provocadas pelo início da fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), ou equivalente à lei europeia Euro 6, e do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar). O fechamento deste destaque ao TRC é feito com outra análise, agora do segmento de implementos rodoviários, também abordando como está hoje, apontando para um crescimento, e as perspectivas para 2023. Mais um enfoque com a reconhecida competência de Logweb.

E tem mais ainda neste número da revista: matéria sobre a PNRS – Política Nacional de Resíduos Sólidos e a Logística Reversa, envolvendo como elas andam no país e como implantar a LR; outra matéria, agora sobre a pesquisa “Aplicação de tecnologias de Supply Chain no Brasil”, realizada pelo Instituto de Logística – ILOS; e a nossa entrevista, desta vez olhando os planos de privatizações com foco na logística, revelando seus pontos positivos e negativos.

Lembrando que estes são apenas alguns dos destaques da edição. Tem mais. Aproveite.

Os editores

Publicação, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda. Parte integrante do portal www.logweb.com.br

Redação, Publicidade, Circulação e Administração

jornalismo@logweb.com.br

Fone: 11 4087.3188

Diretor de Redação

Wanderley Gonelli Gonçalves (MTB/SP 12068)

Cel.: 11 94390.5640

jornalismo@logweb.com.br

Redação

Carol Gonçalves (MTB/SP: 59413)

redacao2@logweb.com.br

Jornalista Social Media

Bruno Colla (MTB/SP: 59339)

redacao3@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur

valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing (in memoriam)

José Luiz Nammur

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira

luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini

admin@logweb.com.br

Diretora Comercial

Maria Zimmermann Garcia

Cel.: 19 98363.9690 e 11 94382.7545

maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077

nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607

oliveira@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes

TRC

- 6 Mercado aquecido não significa tranquilidade. Há mais custos do que entrada de caixa. Haja jogo de cintura
- 20 Mercado de veículos comerciais segue aquecido, apesar da instabilidade da cadeia produtiva. E 2023 promete
- 24 Implementos rodoviários: crescimento da média mensal de emplacamento mostra os reflexos da economia no setor

30 ENTREVISTA

Moisés Cona, especialista em Economia Urbana e Gestão Pública, fala sobre privatização na área de logística

36 CAPA

Reforma tributária: se aprovada, provocará grandes impactos nas operações logísticas e nos transportes

32 Branded Content

EnerSys: carregadores de alta frequência e baterias tracionárias chumbo-ácido ventiladas, de chumbo puro e lítio para várias aplicações

34 Publieditorial

Setor de serviços de logística precisa investir em tecnologia para crescer ainda mais

47 Coluna SETCESP

O ESG no transporte rodoviário de cargas e o que as empresas estão implementando

48 Logística & Meio Ambiente

Política Nacional de Resíduos Sólidos e Logística Reversa: como andam no Brasil? Como colocar em prática?

52 Pesquisa

Colaboração e tecnologia são cada vez mais mandatórias no período pós-pandemia, revela estudo do ILOS

54 Veículos

Caminhões Scania Super, que permitem 8% de economia de combustível, começarão a ser vendidos na Fenatran

56 Publieditorial

MTorres investe em nova unidade para oferecer o melhor em filmes stretch

58 Fique por Dentro

Agenda

Consulte no portal www.logweb.com.br a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

www.logweb.com.br

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS PARA UM MUNDO CADA VEZ MAIS INTEGRADO E CONSCIENTE



GLP 

A GLP é uma das líderes globais em gestão de investimentos e desenvolvimento de negócios em logística, infraestrutura de dados, energia renovável e tecnologias relacionadas. Operamos no Brasil, China, Europa, Índia, Japão, EUA e Vietnã com mais de US\$ 120 bilhões em *real estate* e fundos de *private equity* sob nossa gestão. Toda essa experiência, somada aos 10 anos de atuação no Brasil, permite criar valor para nossos clientes e investidores, seja ao desenvolver um galpão estrategicamente localizado para diminuir custos operacionais, seja ao gerar alternativas para a redução de recursos naturais. Assim, unindo as necessidades logísticas dos nossos clientes com as melhores práticas socioambientais, estamos trilhando o melhor caminho para um modelo de negócio cada vez mais sustentável.

E. locacao@GLP.com
S. www.GLP.com
T. (11) 3500 3700
(21) 99619 1789



Conheça
nossas
soluções.

Mercado aquecido não significa tranquilidade. Há mais custos do que entrada de caixa. Haja jogo de cintura

Embora o transporte rodoviário de cargas enfrente um bom momento, ainda se debate com os custos de insumos e equipamentos, bem como de combustíveis. Ols e transportadoras enfrentam desafios diários, incluindo preço do frete.

"Costumo dizer que o TRC é o termômetro da economia. Este ano tem sido um bom ano para o TRC: a economia está crescendo, e as operações de transporte também."

Com este otimismo, José Alberto Panzan, presidente do SINDICAMP – Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região e diretor da Anacirema Transportes, dá início a esta matéria especial sobre o transporte rodoviário de cargas, e a atuação dos Operadores Logísticos e das Transportadoras (veja as tabelas com dados destas empresas no final desta matéria).

Mas, o otimismo encontra restrições. "Ainda estamos 'brigando' com os custos dos insumos e equipamentos, tentando manter a última linha positiva. O aumento do diesel impactou bastante nas operações, não conseguimos repassar aos clientes integralmente. Por outro lado, os embarcadores (clientes) têm procurado alongar os prazos de pagamento, exigindo que as empresas de transporte passem a agir como financeiras – pagamos a vista e recebemos a prazos não inferiores a 60, 90 dias", lamenta Panzan.

Também na ótica de Roberto Schmeing, gerente Comercial da IBL Logística, neste momento, devido à proximidade da Black Friday e das festas de fim de ano, o mercado está aquecido. "Porém, observamos que, apesar da redução no valor do diesel, não houve redução no frete por parte dos proprietários de veículos. Sabemos também que os proprietários de veículos não estão errados, pois apenas estão tentando recuperar parte da receita que perderam no passado."

Por outro lado, ainda segundo Schmeing, as empresas estão tendo de arcar com um custo maior para efetuar os transportes pelo País, já que os embarcadores (clientes), em sua maioria, não estão repassando o reajuste correto. "Esse repasse, muitas vezes, está sendo feito abaixo da realidade. Com isso, assumimos os custos e diminuímos as margens do frete. Tudo isso impactará o consumidor final na hora das compras. Lembrando que estamos falando apenas dos combustíveis, sem contar outros custos indiretos que também aparecem na hora de efetuar o transporte."

Max Trevisan, diretor Comercial e de



Relações Institucionais na RV Imola, também destaca que o TRC vem enfrentando sucessivas dificuldades e desafios. Dentre os problemas, o destaque principal foram os sucessivos aumentos de combustível, estando neste momento em declínio, mas com uma média acumulada ainda de aumento no ano. “Outro aspecto, principalmente re-



Panzan, do SINDICAMP:

Os embarcadores têm procurado alongar os prazos de pagamento, exigindo que as empresas de transporte passem a agir como financeiras

lacionado ao transporte da saúde, que envolve medicamentos e material médico, é que a aplicabilidade da RDC430, que regula a qualificação térmica, teve o seu prazo ampliado. Os transportadores que já realizaram os investimentos necessários de qualificação da frota, frente à concorrência que ainda não se regularizou, quando em concorrências e processos de contratação se deparam com preços comparativamente maiores”, comenta Trevisan. Também fazendo um balanço do TRC hoje, Solon Barrios, vice-presidente de Transportes da DHL Supply Chain, lembra que, mesmo com uma recuperação geral considerável, como apontam vários indicadores macroeconômicos, ainda há bastante instabilidade e incertezas, principalmente em relação à demanda por parte dos consumidores.

“A pressão da inflação e as dificuldades na cadeia logística (na área internacional, principalmente, e menor disponibilidade de navios, contêineres e voos) ainda persistem, mas têm um peso consideravelmente menor do que em 2021. Por fim, as cadeias de suprimentos ainda estão se adaptando a este novo mundo em que elas precisam, ao mesmo tempo, ser mais resilientes, eficientes e ágeis. Esse é um desafio contínuo, mas que também traz oportunidades para as empresas extrair mais valor de seus processos logísticos e também na área de transportes”, afirma Barrios.

Já para Ramon Alcaraz, CEO da JSL, a análise do setor de TRC recai sobre a infraestrutura. “De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o Brasil tem mais de 1,7 milhão de quilômetros de estradas federais e estaduais, mas apenas 12% desse total são pavimentadas. Essa deficiência na infraestrutura do país acarreta custos generosos para o transporte rodoviário de cargas, visto que em muitos casos é preciso criar rotas alternativas mais longas para chegar ao destino final. Outras

EnerSys®

Carregador de Bateria Tracionária de Alta Frequência Modular com exclusivo perfil de carga IONIC

Quem faz a melhor bateria só poderia fazer o melhor carregador!

IMPAQ



HAWKER

Solicite uma cotação:

 **11 2462.7520**
info@br.enersys.com
www.enersys.com



deficiências são a escassez de áreas de descanso para motoristas ao longo das estradas, para servir de apoio ao cumprimento da jornada legal, assim como de terminais intermodais que pudessem viabilizar a conexão com os modais ferroviário e marítimo."

2023

Com base no mercado de hoje, os participantes desta matéria falam sobre as suas perspectivas para o próximo ano. Panzan, do SINDI-CAMP, se mantém otimista, mesmo tendo previsão de crescimento de 0,5% do PIB brasileiro em 2023. "Será um ano difícil, mas temos confiança que o Brasil está no caminho certo." Também na IBL Logística há otimismo, de acordo com Schmeing, trabalhando com uma perspectiva de crescimento de 20% a 30% no modal transporte, dividido entre todos os segmentos. Sendo que o segmento eletrônico e fármaco são visto como entre os de maior crescimento em 2023.

"Estamos otimistas em relação a 2023. Com o controle da pandemia, as atividades estão avançando, as atividades voltaram ao ritmo pré-pandemia e os relacionamentos comerciais voltaram a ser presenciais, o que ajuda muito. A economia está voltando ao seu curso natural", acrescenta Alcaraz, da JSL. E, também para Trevisan, da RV Imola, as perspectivas para o ano de 2023 são otimistas e positivas. "Com nossa estrutura consolidada, completando 20 anos, e nos últimos anos, um alto investimento em tecnologias, ferramentas de controle, processos e profissionais capacitados, consolidamos uma grande expertise em operação logística especializada no setor da saúde."

Barrios, da DHL Supply Chain, também aponta otimismo, depois de dois anos intensos. "Nossa perspectiva para 2023 continua positiva, com uma expansão do volume transpor-

tado e novos clientes. Para suportar esse movimento, investimos em várias frentes, fortalecemos nossas capacidades de armazenagem e expandimos nossa frota de carros elétricos para oferecer cada vez mais soluções verdes."

Euro 6

Ainda com relação a 2023, teremos a entrada em vigor do Proconve P8 (Euro 6), o que deverá promover um aumento de 25% no preço dos veí-



Schmeing, da IBL Logística:

Apesar da redução no valor do diesel, não houve redução no frete por parte dos proprietários de veículos. "Eles não estão errados"

culos, impactando, logicamente, o TRC. Várias medidas devem ser tomadas para ajudar transportadoras e OLS a superar esta questão, lembrando que o sistema Euro 6 é um conjunto de normas regulamentadoras sobre emissão de poluentes para motores diesel.

"Muitos transportadores estão procurando antecipar a renovação/ampliação de frota ainda este ano, por conta do aumento dos veículos Euro 6. Entretanto, como se trata de uma legislação a ser cumprida, não teremos escapatória. Precisamos fazer mais com menos, ou seja, criar sinergias em nossas operações e buscar sermos mais eficientes. Não tem café de graça! Creio que o mercado irá se adaptar, aos poucos",

aposta Panzan, enquanto Barrios, da DHL Supply Chain, está confiante de que algum subsídio na questão tributária será concedido pelo Governo de modo a não impactar ainda mais o TRC.

A RV Imola também é favorável e apoiadora de práticas e regulações que permitam um menor impacto no meio ambiente e o crescimento sustentável. Mas, continua Trevisan, "sabemos também que o valor dos fretes não acompanha essa curva de aumento de 25% nos veículos a



"Estamos otimistas em relação a 2023. Com o controle da pandemia, as atividades estão avançando, as atividades voltaram ao ritmo pré-pandemia", diz **Alcaraz**, da JSL

serem adquiridos em ampliação ou renovação da frota. Se medidas que permitem um olhar responsável do meio ambiente não forem acompanhadas de apoio e incentivo de órgãos reguladores e governamentais, a conta final acaba chegando apenas aos transportadores. Acreditamos que poderiam ser incorporados novos benefícios, carências ou compensações que incentivem as ações de sustentabilidade e que permitam também o crescimento sustentável das empresas".

A análise de Nilson Santos, sócio-diretor do Grupo TGA e diretor da unidade Expresso TGA de transporte internacional, vai por um caminho parecido. Segundo ele, o primeiro ponto, é claro, é a nossa realidade. A norma

P-8 foi criada exatamente para adequar as diretrizes europeias à vivência em solo brasileiro. Com relação à performance dos motores, a nossa legislação permite um Peso Bruto Total Combinado (PBTC) maior que nos países da Europa. Outro ponto é a diferença de condições entre as estradas: aqui, os veículos precisam ser mais robustos, o que impacta na potência, no consumo e na tecnologia utilizada. "Sendo assim, o Governo, no meu ponto de vista, deverá autorizar linha de crédito com taxas de juros



Barrios, da DHL Supply Chain: As cadeias de suprimentos estão se adaptando a este novo mundo em que elas precisam ser mais resilientes, eficientes e ágeis

bem menores do que as praticadas hoje no mercado."

No lado oposto está Schmeing, da IBL Logística. Ele adverte: "Com relação a esta medida, entendemos que se ela entrar em vigor a partir de 2023 muitos veículos usados, principalmente os pesados, deixarão de transitar pelas rodovias, por diversos motivos. Seguem dois exemplos: 1º) o frete muito baixo para ambos, empresa e proprietários de veículos; 2º) de modo geral, todas as empresas de transporte estão cada vez mais sendo pressionadas pelos seus clientes para reduzir os valores de frete."

O gerente Comercial da IBL Logística destaca que a resolução 490 do Conama aborda o seguinte: "Art. 1º Instituir a Fase P8 do PROCONVE,

conforme tabela 1 do Anexo desta Resolução, estabelecendo os novos limites máximos de emissão, aplicáveis conforme cronograma abaixo: I - a partir de 1º de janeiro de 2022, para as homologações de novos modelos de veículos, que nunca obtiveram Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM; e II - a partir de 1º de janeiro 2023, para os demais veículos abrangidos por esta Resolução." Neste caso, continua Schmeing, a resolução trata da necessidade de investimentos para adequações dos veículos, considerando a necessidade de prazo e de investimentos para promover a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos para viabilizar a introdução de tecnologias de controle de poluição e, ainda, considerando a necessidade de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição. "Neste caso, fazemos a observação de que a resolução não cita os veículos usados, somente os novos. Porém, verificamos na informação acima que são mencionados investimentos e adequações, por isso, entendemos que vale para os usados também."

Alcaraz, da JSL, também entende que haverá impacto do Proconve P8 para os Operadores Logísticos, mas as compensações ambientais geradas por ele são primordiais para a redução dos gases de efeito estufa lançados na atmosfera. "A partir de 2023, a frota da JSL deve atender aos novos padrões de requisitos do programa, uma vez que nossos veículos são mais novos que a média nacional."

Agenda 2030

Por outro lado, como medida visando cumprir a Agenda 2030 de diminuição da emissão de poluentes, o Governo Federal instituiu com a MP 112/2022 o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar).

FBR

de Rodas Empilhadeiras



Ano 15 e/anel unico



*Ano 8 e 9
2 anéis*

*Ano 10 e 12
anel unico*



Rodas Bipartidas



(11) 3585-7000



(11) 97828-2757

vendas@fbrrodas.com.br

www.fbrrodas.com.br

O objetivo é diminuir a idade média dos equipamentos usados no transporte rodoviário de cargas, o que também impacta o TRC.

Panzan, do SINDICAMP, destaca que o Renovar é um programa que pode contribuir para melhoria do transporte de carga, melhorando a produtividade e eficiência, beneficiando o setor. "Veículos novos, mais eficientes e menos poluentes deveriam pagar um IPVA menor e contar com redução de impostos para aquisição, enquanto os mais antigos deveriam ter uma idade limite para poder operar, o que poderia contribuir com o propósito Programa de Renovação. Poderiam andar em paralelo com o Renovar", diz o presidente do SINDICAMP.

O vice-presidente de Transportes da DHL Supply Chain também lembra que o Programa Renovar agrega iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística no País. Beneficia o setor porque esse programa tende a suportar o Plano Nacional de Redução de Acidente, Mortes e Lesões no Trânsito. Os principais beneficiários serão os Transportadores Autônomos de Carga (TACs), pois, aderindo ao programa, terão a recompra do caminhão antigo, pelo qual será pago ao caminhoneiro o valor de mercado do veículo, com recursos oriundos das empresas de exploração e produção de petróleo e gás natural, e, além disso, terão ganho de produtividade (veículo roda mais e com um custo menor) e o perdão de débitos, bem como linha de crédito direta do BNDES para troca do seu veículo. "Desta forma, devemos ter uma maior disponibilidade de frota no setor, bem como uma frota mais produtiva e menos poluente", acredita Barrios.

Santos, do Grupo TGA, também aponta que essa medida vai ajudar a diminuir os juros na compra de veículos, incentivando a troca por caminhões mais novos, abaixan-

do, assim, a idade média da frota circulante brasileira, sem contar a diminuição da poluição. "Mas há alguns problemas nessa medida. O programa de reciclagem precisa se adequar à grande quantidade de caminhões que será encaminhada aos pontos de coleta. Sem isso, eles podem não ser descartados corretamente, prejudicando ainda mais o meio ambiente. Mesmo com os obstáculos, esse programa vai tra-



Santos, do Grupo TGA:

O Renovar vai ajudar a diminuir os juros na compra de veículos, incentivando a troca por caminhões mais novos, abaixando a idade média da frota

zer melhores equipamentos, planos e ciclos de fornecedores, além de gerar mais empregos."

Como visto, esta MP fala em aumento na produtividade da frota rodoviária no País, renovação da frota e diminuição da vida útil dos equipamentos. "Entendemos que esta medida é necessária, porém, o Governo precisa auxiliar as empresas nesta renovação de frota. Pois, não cabe apenas às empresas e aos proprietários de veículos assumirem os custos, o Governo precisa baixar os impostos e abrir linhas de créditos específicas, com juros mais baixos, para que todos possam fazer a sua parte", aponta, por sua vez, Schmeing, da IBL Logística.

Finalizando, Trevisan, da RV Imola, revela que, inegavelmente, a Agenda 2030 precisa ser discutida, analisada, ponderada e planejada nas

empresas. "Não podemos desconsiderar as medidas atuais, bem como os impactos da Agenda 2030. Assim como no início a internet era desacreditada por alguns, não compreender ou reconhecer as mudanças e os impactos da Agenda 2030 seria um ponto negativo dos empresários, impactando na manutenção e crescimento dos seus negócios." Ele lembra que a RV Imola já adotou, regularmente, a renovação de frota



Trevisan, da RV Imola:

"O valor dos fretes não acompanha a curva de aumento de 25% nos veículos a serem adquiridos em ampliação ou renovação da frota"

a cada 2 anos. "Mas, sabemos que nos deparamos com um mercado em que a realidade não seria essa. Por isso, frente a esses impactos, bem como às normas reguladoras que envolvem a Anvisa e o transporte de medicamentos, entendemos que os contratantes, sejam fabricantes, importadores ou distribuidores, precisam ter mais atenção em suas contratações de fretes, não considerando apenas o fator decisivo do preço mais baixo, mas compreendendo que um veículo de idade muito antiga dificilmente estará adequado às normas da Anvisa e da RDC430. Por esta razão, entendemos que a aplicabilidade da MP112/2022 pode permitir uma melhor qualidade nos transportes, entretanto, há de se considerar uma readequação nos preços." Logweb

ALUGUEL DE EMPILHADEIRAS é aqui



2,75t



1,6t



1,6t



2,0t



2,5t



até
18,0t



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t - elevação até 13m

Operadores Logísticos e Transportadoras com Atuação no Brasil

Nome fantasia	Agex Transp. Urgentes	Aviat Cargo	BBM Logística
Razão Social	Agex Transp.Urg.	Aviat Cargo Express Transportes	BBM Logística
Site	www.agex.com.br	www.aviatcargo.com.br	www.bbmlogistica.com.br
OL ou Transport.?	Transportadora	Transportadora	Operador Logístico
Certificações	Anvisa, Ibama, IAP	Anvisa para transporte de medicamentos, insumos farmacêuticos, incluindo controlados portaria 344, correlatos/produtos para saúde, cosméticos e suplementos alimentares	OEA, ISO 14001, ISO 14001, SASSMAQ
Faturamento em 2021 (em milhões de R\$)	R\$ 26.000.000,00	n.i.	R\$ 1,6 bilhão em receita bruta
Volume total movimentado por ano (em Ton.)	23.000.000	5635,92, 447 toneladas mês em média	R\$ 10 milhões de toneladas transportadas/ano
Principais Clientes	n.i.	n.i.	Nestlé, Klabin, Braskem, Avon, O Boticário, Suzano, Solenis, Netshoes, Amazon, Natura, White Martins, Air Products
Sectores Atendidos	Medicamentos, confecções, autopeças	Saúde animal e humana, tecnologia, automação, bens de capital, instrumentos musicais, telecomunicação, promocional, têxtil, gráfico	Alimentício, automotivo, bazar e brinquedos, bebidas, carga frigorificada/resfriada, casa e construção, cosméticos e beleza, coureiro, calçadista, couro, eletrônicos, farma, higiene e limpeza, linha branca eletros, metalurgia, mineração, moveleiro, papel e celulose, papelaria, petroquímico, plásticos e borrachas, siderúrgico, tecnologia e eletrônicos, têxtil, varejo
Armazenagem: Regiões Atendidas	PR	-	n.i.
Tecnologias usadas na armazenagem	SSW	-	n.i.
Distribuição: Regiões Atendidas	PR, SC, MS, SP	Brasil	Brasil
Tecnologias usadas na distribuição, incluindo rastreamento	SSW	TMS Cloud, baixas de entrega via mobile	Rastreamento de carga e prazos de entrega, integração de dados via transmissão de arquivos EDI e XML
Número total de armazéns próprios e localização (Estados)	5: PR	-	n.i.
Número total de armazéns gerenciados nos clientes e localização (Estados)	41 Agências (PR, SC, MS, SP)	-	-
Serviços oferecidos na armazenagem	Separação, etiquetagem, distribuição	-	Picking & packing, paletização, montagem de kits, etiquetagem, inventários
Serviços oferecidos no transporte	Cargas fracionadas e dedicadas	Cross-docking, distribuição em todo o Brasil, logística promocional, logística reversa, transporte rodoviário e aéreo nos serviços convencionais e expressos, Hot portador/Hot Situation	Fracionado, e-commerce, gestão de transportes dedicados à indústria, dedicados florestais e de agrobusiness, químicos, gases industriais
Frota própria: número de veículos e tipos	25 cavalos, carretas e trucks	Modular conforme necessidade da operação	n.i.
Frota terceirizada: número de veículos e tipos	110 agregados (Fiorino, van, 3/4, toco, truck, cavalos mecânicos)	Modular conforme necessidade da operação	-
Diferenciais oferecidos pela empresa	Entregas de cargas perecíveis com manutenção da cadeia fria (ex. entrega de vacinas)	Operações de transferências MAO x SÃO x MAO e S. Paulo x Brasil x S. Paulo regulares com hub em Guarulhos, atendimento dedicado – Time Focal point e Pavan (Posto Avançado), sistema de ponta – TMS, plataforma WEB – customizada para atendimento das necessidades específicas dos clientes, 85 bases/parceiros em todas as Capitais e principais cidades interiores/UFs, acordos tarifários com todas as Cias. Aéreas regulares e transportadoras regionais, coletas e entregas em qualquer localidade do território nacional	Omnichannel, soluções end-to-end, FTL em todo o território brasileiro

n.i. = Não Informado; n.a. = não se aplica

	BMX Serviços	Braspess	Bravo Serviços Logísticos	De Santa
	BMX Serviços	Braspess Transportes Urgentes	Bravo Serviços Logísticos	De Santa Transp. Rodov. de Cargas
	www.bmxservicos.com	www.braspress.com	www.bravolog.com.br	www.desantalog.com.br
	Ambos	Transportadora	Operador Logístico	Ambos
	Anvisa, SASSMAQ, ISO, DTA	n.i.	SASSMAQ, ISO 9001:2015 (Matriz), ABIQUIM: Atuação responsável	SASSMAQ, ISO 14001, 90001, 45001, 39001, Anvisa, OEA
	n.i.	R\$ 1.557.596.439,24	n.i.	45
	n.i.	550.203.605,62	1 milhão em 2021	132.000
	Agências de publicidade, Armarinhos Fernando, Basf, bancos, Bayer, Honda, Indorama, Melitta, Petrobrás, Wetzl	n.i.	Adama, Bayer, DSM, FMC, Helm, Nutrien, Ourofino, Syngenta, Sipcarn Nichino, UPL, Basf, Corteva, Cargill, Yara, Iharabras, ADM, LDC	Ciena, 3M do Brasil, JB, Indústria Química Anastácio, Mundiquímica, Kao do Brasil, IFF Essencias, NPS Pharma
	Alimentício, agro, automobilístico, bancos, correlatos, químico, healthcare, petróleo, energia, agências de marketing	Farmacêutico, confecções, calçados, eletroeletrônicos, produtos médicos/hospitalares	Agroquímico, sementes, nutrição animal	Químico, alimentício, farmacêutico, agro, nutrição animal e humana
	São Paulo, Guarulhos + Parceiros no Território Nacional	-	Brasil	Sumaré, SP, Osasco, SP, Recife, PE
	WMS, EDI, TMS, ERP, Coletores	TMS, Sorter	SAP EWM, ecossistema Evolog composto pelas plataformas Hora Certa, Webágil, Checklist, Warehouse Visibility e Dashboards	WMS
	Brasil	Brasil	Brasil	Fracionado Estado de São Paulo, FTL nível Brasil
	Omnilink, mobile	Sorter, TMS, Gerenciamento de Riscos, iscas eletrônicas, integra, travas de quinta roda, travas de baú, protetores de estribo e telas de janela, CFTV (Circuito Fechado de TV), escoltas, rastreadores, antijammer	Rodopar, ecossistema Evolog composto pelas plataformas Track&Trace, App Motorista, Monitoria, ETMS e Dashboards, Autotrack	Sighra, SSW
	2: SP e representantes no Brasil em 26 capitais e 53 principais regiões	115 em todo o território nacional	16 CDs: GO, MA, MS, RS, MT, PR, SP, BA, MG	2
	n.i.	115	8: SP, MG, GO, MS	1
	Armazenagem de materiais de campanhas/MKT e expedientes diários (folha de sulfite, toners, materiais de escritórios), desova de CTNR, paletização, etiquetagem, fotos, endereçamento automático, FIFO e FEFO, triagem e montagem de paletes, inventário, desenvolvimento de embalagem, picking, co-packing, separação de sacos, volumes e paletes, ressuprimento de paletes, preparação de pedidos, montagem de kits, fotos/vídeos de manuseio da montagem dos kits, agendamento, carregamento, estufagem de CTNR expo, devolução de paletes vazios/embalagens, PDV, gestão de informações/ fornecedores/transportadores, acesso web de pedidos e SLA's	n.i.	Armazenagem de químicos e agroquímicos, armazenagem climatizada de sementes com controle de temperatura e umidade, armazém geral, armazenagem para operações de e-commerce, armazém preparada para atender Linha Azul, área específica para produtos inflamáveis, área dedicada para fertilizantes e domissanitários	-
	Transportes FTL, portos e aeroportos, cargas em CTNR/soltas (Impo/expo/DTA), milk run, logística promocional, dedicada, distribuição nacional, (rodo/aéreo/carro dedicado/hotline/courier/Correios)	Rodoviário, aéreo, rodoaéreo, rodofluvial, internacional (países do Mercosul), e-commerce e produtos farmacêuticos	Transferências, distribuição lotação/fracionado, logística reversa, abastecimento de linha produtiva – Row Material, entregas com gestão via APP (acompanhamento das previsões de entrega, gerenciamento de ocorrências, upload de canhoto etc.)	-
	+180 equipamentos: cavalo (LS/L), truck, carreta sider, baú, aberta, empilhadeira, transpaleta	2.890 veículos distribuídos em todo o Brasil para atender 100% da demanda nacional, divididos em distância: 30% - curta, 30% - média e 40% - longa	900 veículos: trucks, carretas, toco, 3/4, van	180
	+130 equipamentos: cavalo (LS/L), truck, toco, leve, van, carreta sider, baú, aberto, empilhadeira, transpaleta	n.i.	200 veículos: carretas, agregados fixos	80
	Soluções de 360° dentro do segmento	Abrangência nacional, promoção do desenvolvimento, da saúde e da segurança de seus colaboradores e preservação do meio ambiente, buscando melhorias contínuas de seus processos, investindo em tecnologia, segurança e inovação, gerando crescimento sustentável	Torre de controle - Visibilidade em tempo real de toda a operação através de tecnologia, processos e pessoas, sistemas para processos de agendamento, checklist eletrônico, roteirização/otimização, oferecimento de cargas, tracking-trace P.O.D., presença nacional	Customização dos processos

Operadores Logísticos e Transportadoras com Atuação no Brasil

Nome fantasia	DEX Soluções Logísticas	DHL Supply Chain	FM Logistic do Brasil	Gobor Transporte e Logística	
Razão Social	DEX Soluções Logísticas	DHL Logistics	FM Logistic do Brasil	Transportadora Gobor	
Site	www.dexsolucoes.com.br	www.dhl.com/br-pt/home.html	www.fmlogistic.com.br	www.gobor.com.br	
OL ou Transport.?	Ambos	Ambos	Ambos	Operador Logístico	
Certificações	Anvisa Licença de funcionamento alimentos, cosméticos, correlatos, Saneantes – Certificado de Anotação de Responsabilidade Técnica, CETESB - Certificado de Dispensa, IBAMA - Licença de Funcionamento Produtos Químicos PF, SEMACE - Licenciamento Ambiental para Armazenagem de Químicos	ISO 9001, ISO14001, ISO13485, CBPDA – Certificado de Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem	ISO9001, Anvisa	n.i.	
Faturamento em 2021 (em milhões de R\$)	53 milhões	n.i.	n.i.	R\$ 99.353.985,00	
Volume total movimentado por ano (em Ton.)	480.000	Peso médio movimentado por ano: 22.813,74	105 milhões	167.631.583,00 kg	
Principais Clientes	GPA – Grupo Pão de Açúcar, Dia Brasil Sociedade, CSN – Cia Siderúrgica Nacional, Sumitomo Chemical Brasil Produtos Agrícolas, Unipac – Grupo Jacto	n.i.	n.i.	Boticário, Laboratório Catarinense, Goodyear, Sumitomo, Santher, Fras-le, Alcast, Electrolux, Caterpillar, Falcon, Gomes da Costa	
Setores Atendidos	Alimentício, químico, cimentício	Saúde, consumo, varejo, automóvel, e-commerce, engenharia e manufatura, químicos, máquinas e equipamentos	Bens de consumo, varejo, industrial, manufaturados, cosméticos, beleza	Alimentício, pneumático, plásticos, agronegócio, cosméticos, limpeza, têxtil, automotivo, eletrônicos, papel e celulose, máquinas e equipamentos	
Armazenagem: Regiões Atendidas	Sul, Sudeste, Nordeste	Brasil	Brasil	Centro-Oeste, Norte, Sudeste	
Tecnologias usadas na armazenagem	WMS	WMS, TMS, sistema mobile de gestão de pátio, controle de acesso via imagem, big data	WMS, RFID, serviços em Cloud, robotização (AMRs e AGVs)	WMS DDS Info	
Distribuição: Regiões Atendidas	Sul, Sudeste, Nordeste	Brasil	Brasil	Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte	
Tecnologias usadas na distribuição, incluindo rastreamento	Roteirizador, rastreador, telemetria, monitoramento e rastreamento, TMS	Sistema de roteirização e triplo rastreamento a distância a partir de torre de controle própria	TMS, CRM, roteirizador, ERP	SSW, Sascar	
Número total de armazéns próprios e localização (Estados)	02: São Paulo, SP, Maracanaú, CE	Aproximadamente 60: AM, BA, CE, DF, ES, GO, MG, MS, PA, PE, PR, RJ, RS, SC, SP	Perus, SP, Canoas, RS, Itajaí, SC	6: MS, MT, GO, RO, AC, SP	
Número total de armazéns gerenciados nos clientes e localização (Estados)	RS, SP, RJ, MG	-	0	Araquari, SC, Itajaí, SC, Campo Largo, PR, Guarulhos, SP, Campo Grande, MS, Goiânia, GO, Cuiabá, MT, Ji Paraná, RO, Porto Velho, RO, Rio Branco, AC	
Serviços oferecidos na armazenagem	Etiquetagem, montagem de kits, inventário	Inbound, outbound, picking, gestão de estoque, logística in plant, packaging, unitização, etiquetagem, nacionalização, service logistics	Co-packing, e-commerce, omnichannel, otimização da cadeia de suprimentos, etiquetagem, nacionalização	Picking, coleta, distribuição	
Serviços oferecidos no transporte	Rodoviário	Distribuição nacional, transferência, LTL, FTL, terrestre, aéreo, soluções verdes (bicicletas e veículos elétricos)	Transporte multimodal e terrestre, transporte de longa distância, remessas de carga inferior a um caminhão (LTL) ou Full-Truck (FTL), transportes com temperatura controlada e alta segurança, logística urbana	Rodoviário fracionado LTL, rodoviário nacional FTL, milk run, logística reversa	
Frota própria: número de veículos e tipos	08 trucks com baú estendido, com plataforma hidráulica, Termo King e rastreador	5 mil (total)	Logística sustentável: elétricos, híbridos, a gás	400 veículos entre carretas LS baú e sider, conjuntos 30 metros baú e sider, truck, tocos, 3/4, utilitários	
Frota terceirizada: número de veículos e tipos	n.a.	-	n.i.	150 veículos, entre carretas LS, trucks, 3/4, utilitários	
Diferenciais oferecidos pela empresa	n.i.	Porte global, com experiência, infraestrutura e conhecimentos locais, uso cada vez mais intensivo de tecnologias e investimentos em inovação, escala	Investimento contante em inovação para oferecer soluções logísticas de armazenagem, co-packing, nacionalização e transportes	Atendimento customizado	

n.i. = Não Informado; n.a. = não se aplica

	IBL Logística	ID Logistics do Brasil	In Haus	Intermarítima
	Intermodal Brasil Logística	ID do Brasil Logística	In-Haus industrial e Serviços de Logística	Intermarítima Portos & Logística
	https://ibllogistica.com.br/	https://www.id-logistics.com.br/	www.gpssa.com.br	www.intermaritima.com.br
	Operador Logístico	Operador Logístico	Ambos	Operador Logístico
	ISO, Ibama, Cetesb, Anvisa, SASSMAQ, IBD	CID (Certificado internacional ID Logistics), ISO9001, ISO14001, OHSAS 18001	ISO9001, ISO14001	ISO9000, ISO14000, ECOVADIS, SASSMAQ, OEA
	R\$160.000.000,00	1.9 Bi Euros (Faturamento IDL Grupo)	Acima de R\$ 400 milhões	R\$ 280.000.000,00
	205.744.738,01	78 milhões de paletes expedidos por ano	Acima 5.1 milhões	5.000.000
	Samsung, JDE, Secretaria da Educação do Estado de São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo, Siemens	Carrefour, Henkel, Beiersdorf (Nivea), Unilever, J&J, Privalia, Heineken, Ambev, Cargill, Danone, Arcor	BASF, Electrolux, GRU Airport, BALL, Braskem, Ouro Fino, Aperam, ArcelorMittal, Usiminas, Grupo Petrópolis, Owens Illinois, Bridgestone, Renault	n.i.
	Farmacêutico, eletrônico, alimentício, saúde	Varejo, FMCG, cosméticos, alimentos	Químico, petroquímico, linha branca, aeroportuário, energia, alimentos e bebidas, agronegócio, siderurgia, mineração, automotivo, embalagens, hospitalar	Petroquímico, agronegócio, energia, automobilístico, varejo, alimentos, telecomunicação, mineral
	São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Espírito Santo, Santa Catarina, Fortaleza, Bahia, Manaus	Atendimento em todo território brasileiro. Atualmente com atuações no Suldeste e Centro-Oeste	Brasil	BA, RN
	WMS Logix, cross docking desenvolvido internamente	WMS, Kanban eletrônico, ring scanner, multi order picking, voice picking, picking to light, video tracking solution, smart call, virtual training, MHE autônomo, drone	WMS, Sistema de Gestão de atividades/tarefas	RFID, WMS, API
	Brasil	n.a.	Brasil	BA, RN
	Baixa de entrega eletrônica, T4S, rastreador, telemetria	Torre de controle, TMS, POD	TMS, acompanhamento por geolocalização	n.i.
	2 em São Paulo, 1 no Rio de Janeiro	São Paulo - 9 Sites, Minas Gerais - 6 Sites, Rio de Janeiro - 4 Sites, Brasília - 2 Sites, Espírito Santo - 2 Sites	São Paulo: 02, Paraná: 01, Bahia: 01	6: 5 BA, 1 RN
	Três: Recife (Telefônica e Samsung), Salvador (Samsung), Fortaleza (Samsung)	São Paulo - 10 Sites, Minas Gerais - 10 Sites, Rio de Janeiro - 5 Sites, Brasília - 3 Sites, Espírito Santo - 1 Sites	São Paulo: 05, Paraná: 01, Bahia: 01, Rio Grande do Sul: 01, Minas Gerais: 01	2: BA
	n.i.	Gestão logística interna, mecanização personalizada, abastecimento de linha de produção, recursos temporários multitarefas, torre de controle, serviço de valor agregado	n.i.	Industrialização, montagem de kits, cross docking, exportação, importação+Q15
	Cross docking, lotação, distribuição, carga lotação	n.i.	n.i.	n.i.
	Das empresas do Grupo IBL (Intermodal, Valores e Logic) são ao todo: carretas - 70, cavalos - 14, truck - 11, bitruck - 3, toco - 14, 3/4 - 35, Fiorinos - 03, HR - 02, moto - 01	n.a.	Acima de 100	40 veículos: granel, contêineres, superpesados, siders
	150 Fiorinos, 180 HRS, 110 VUCs, 120 médios, 80 trucks, 90 carretas	Atualmente a frota é dedicada a fluxos contínuos entre a fábrica e os Centros de Distribuição (7 fornecedores parceiros)	Acima de 100	60 veículos: granel, contêineres, superpesados, siders
	Em março de 2020, buscou alternativas para atender a cadeia de suprimentos que no momento era atendida no modal aéreo. A solução, mesmo diante de toda dificuldade, foi partir para o modal rodoviário, sendo o maior desafio atender o prazo e condições que garantissem a qualidade do produto. Diante do cenário, criou rota com veículos refrigerados dentro do range de temperatura necessária, conduzidos por motoristas alternados durante o percurso. Além disso, foi responsável pela entrega de vacinas contra Covid- 19	Solução internacional que permite o acompanhamento de seus clientes em todo o mundo, abordagem social e ambiental sistemática, programa de inovação estruturado e orientado ao cliente	Tecnologias e inovação em processos, ganhos anuais de produtividade, sinergia entre segmentos, estrutura de gestão dedicada com modelo nacional e regional de atendimento	Logística integrada porto a porta, quatro terminais portuários, alfandegados

Operadores Logísticos e Transportadoras com Atuação no Brasil

Nome fantasia	Jadlog	JCLOG Logística Integrada	JPLOG	JSL	Loger Logística
Razão Social	Jad Logística	JR Logística Integrada Eirelli	JPLOG Logística e Transp.	JSL	Loger Inralog. e Armaz.
Site	www.jadlog.com.br	www.jclog.com.br	www.jplog.com.br	www.jsl.com.br	www.logerlogistica.com.br
OL ou Transport.?	Transportadora	Ambos	Transportadora	Ambos	Operador Logístico
Certificações	ISO9001	Anvisa, Polícia Civil, Exército, Federal, LETPP, Mapa	n.i.	OEA, NBR ISO9001:2015, NBR ISO14001:2015, SASSMAQ – Intermodal, SASSMAQ – Jacareí, SASSMAQ – Cabo de Santo Agostinho, BRC – Pavuna, BRC – Goiânia, BRC – Contagem, BRC – Cabo de Santo Agostinho	n.i.
Faturamento em 2021 (em milhões de R\$)	n.i.	R\$ 20.000.000,00	R\$ 1.500.000,00	R\$ 3.635,00 (apenas JSL Logística)	n.i.
Volume total movimentado por ano (em Ton.)	n.i.	100	n.i.	1718000 toneladas em 2021 (somente armazenagem)	n.i.
Principais Clientes	Mercado Livre, Amazon, Wine, Centauro e Netshoes no B2C. Mercedes-Benz (caminhões), Kalunga, Kia Motors, Chery Motors, Volkswagen e Ford no B2B	Arcos Dourados, Vinícola Salton, Sices, Krannich	Autlog, Pleion, DHL, Ambev, Gráficas, Pier Services	Ambev, Unilever, Mondelez, Nestle, Suzano, Klabin, Cenibra, Veracel, GM, Natura, Souza Cruz, Whirpool, Americanas, Vale, Gerdau	n.i.
Setores Atendidos	E-commerce, automotivo, farmacêutico, promocional, vinhos, têxtil, cosméticos, livros	Tecnologia, energia solar, alimentos e bebidas	Logística Promocional, indústria, Operadores Logísticos	Alimentos e bebidas, automotivo, papel e celulose, bens de consumo, siderurgia e mineração, químicos e gases, e-commerce	Químico, embalagens, papel e celulose, eletroeletrônico, e-commerce, varejo, indústrias de transformação
Armazenagem: Regiões Atendidas	Não realiza armazenagem	São Paulo, SP, Itajaí, SC	Barueri, SP	RJ, SP, MG, GO, AL, BA, PE	Sul, Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste
Tecnologias usadas na armazenagem	n.a.	WMS, TMS, ERP, BI	WMS	WMS, coletores FRI	WMS, Telemetria, EDI
Distribuição: Regiões Atendidas	Brasil	Sul, Sudeste	Cargas Dedicadas - Nível Brasil	RJ, SP, MG, BA, PE, SE	n.i.
Tecnologias usadas na distribuição, incluindo rastreamento	Gestão de transportes, torre de controle, TMS, GSM no rastreamento	TMS, mobile, rastreadores, isca, celulares	Pamcary, Shogun Gestão de Riscos	TMS, rastreadores, sistemas de monitoramento e roteirização	n.i.
Número total de armazéns próprios e localização (Estados)	TECA São Paulo (Matriz), 17 filiais: Joinville, SC, Belo Horizonte, MG, Salvador, BA, Vila Velha, ES, Vitória, ES, Recife, PE, Cuiabá, MT, Manaus, AM, Goiânia, GO, Rio de Janeiro, RJ, Porto Alegre, RS, Curitiba, PR, Palmas, TO, Belém, PA, CO Fortaleza, CE, CO São Luis, MA, Campo Grande, MS	02: São Paulo, SP, Itajaí, SC	1	Próprio/locados: 5 operações RJ, Intermodal, SP, Peru, SP, MG, Contagem, GO, BA	2, SP
Número total de armazéns gerenciados nos clientes e localização (Estados)	500 franquias espalhadas pelo país	0	1	3: GO, PE, AL	64, Brasil
Serviços oferecidos na armazenagem	n.a.	Gestão em toda cadeia Supply Chain Management	Alocação por lote, informação de estoque em tempo Real, Gestão WMS	Gestão de estoque	Gestão de estoques, Copacker
Serviços oferecidos no transporte	Coletas e entregas porta a porta em todo o território nacional, envio de documentos e encomendas para 154 países	FTL (Lotação), LTL (Distribuição)	Atendimento de perfil de carros, de Fiorino a carreta	Transporte rodoviário, transporte de commodities e distribuição urbana	n.i.
Frota própria: número de veículos e tipos	240 caminhões e carretas, 5.000 veículos utilitários, entre vans e Fiorinos	40: carretas, trucks, VUCs, utilitários	12	n.i.	n.i.
Frota terceirizada: número de veículos e tipos	n.i.	60: carretas, trucks, VUCs, utilitários	30	n.i.	n.i.
Diferenciais oferecidos pela empresa	Uma das maiores estruturas de distribuição porta a porta de encomendas do Brasil, rede de franquias com mais de 500 unidades espalhadas pelo país, atendendo a todos os municípios brasileiros, serviços customizados para atender diversas necessidades do cliente, em qualquer modalidade, incluindo logística reversa	Gestão de todas as atividades logísticas, informação em tempo real, flexibilidade no atendimento das particularidades de cada cliente	Entrega de logística promocional, perfil de carros diferenciados com qualidade, pontualidade e informações	Portfólio de serviços, escala, capilaridade abrangente, soluções customizadas	Gestão de processos on line, engenharia logística

n.i. = Não Informado; n.a. = não se aplica

	Maxton Logística	Minuano	MXP Multimodal Transportes	Penske Logistics do Brasil	Prestex
	Maxton Logística e Transportes	Transportadora Minuano	Maximum Transp. e Logística	Penske Logistics do Brasil	Prestex Encomendas Expressas
	www.maxtonlogistica.com.br	www.transminuano.com.br	www.mxpmultimodal.com	www.penskelogistics.com/south-america/pt/	https://www.prestex.com.br/
	Operador Logístico	Transportadora	Transportadora	Operador Logístico	Transportadora
	ISO9001	n.i.	Anvisa	Cosméticos, perfumes e produtos de higiene, saneantes e domissanitários, produtos para saúde	Prêmio MESC de Satisfação do Cliente, cargas perigosas e químicos, Anvisa, ANAC, Policias Federal e Civil, Exército, IBAMA
	R\$ 8.309.133,00	R\$ 86 milhões	n.i.	n.i.	n.i.
	9.600.000	67.200	n.i.	n.i.	n.i.
	Furukawa, HB Füller, Alfaparf	Fresenius Medical, Kabi, Baxter, Kley Hertz, Dohler	DPSP, Luxottica, Cristalia	Makro, Novelis, LG, HP, Renault, BMC Hyundai	n.i.
	Todos	Farmaceutica,têxtil, autopeças, informática,	Farma, têxtil	Automotivo, saúde e cosmético, tecnologia e eletrônicos, varejo e consumo	Indústria da transformação
	Curitiba, PR	n.i.	n.a.	Brasil	n.i.
	WMS, coletores	n.i.	n.a.	WMS, TMS, Sistemas de Gestão	n.i.
	E-commerce, Brasil	Sul, Sudeste	Brasil	Brasil	Brasil
	Acompanhamento via site	Onixsat, mobile	Sascar, Omnilink	OTM Oracle	Rastreamento em real time customizado
	3: Curitiba, PR	7: RS ,SC ,SP, RJ	1	9 CDs: Cajamar, SP, Pindamonhangaba, SP, Camaçari, BA, Mauá, SP, Guarulhos, SP	n.i.
	n.a.	n.i.	1	n.i.	n.i.
	Fulfillment, serviços de valor agregado	n.i.	n.a.	Gestão de armazéns, operações dedicadas, operações in house, cross docking, serviços de valor agregado	n.i.
	Fulfillment, e-commerce	n.i.	Transferência, distribuição	Gestão de transportes, hub de transportes, torre de controle, LLP	Transporte multimodal, fretamento de aeronave, rodovia, aéreo, rodoviário dedicado, transporte aéreo de artigos perigosos e químicos
	0	260	1	4 veículos	n.i.
	Conforme demanda	92	80	Agregados dedicados: 99% da frota	180 pickups, 90 vans, 80 caminhões toco, 80 caminhões truck, 70 carretas
	n.i.	n.i.	Tecnologia, monitoramento	Tecnologia de ponta, flexibilidade operacional, projetos e soluções customizados	Personalização de logística, transporte emergencial para todo o Brasil

Operadores Logísticos e Transportadoras com Atuação no Brasil

Nome fantasia	RV Ímola	STE Transportes	SVD Transportes	Taff Brasil
Razão Social	RV Ímola Transp. e Logística	STE Transportes	SVD Transportes Rodoviários	Taff Brasil Transportes
Site	www.rvimola.com.br	www.stetransportes.com.br	gruposvd.com.br	www.grupotaff.com.br
OL ou Transport.?	Operador Logístico	Ambos	Transportadora	Operador Logístico
Certificações	Alvará da Prefeitura, Alvará Polícia Civil, Certidão de Regularidade – CRF, autorização de Funcionamento – AFE, Autorização Especial – AE; AVCB, Certificado de Registro – Exército (se aplicável), Certificado de Registro Nacional de Transportes (ANTT), IBAMA - Autorização Ambiental de Transportes de Produtos Perigosos, Licença Polícia Federal, Licença Vigilância Sanitária, MOPP do Motorista, Relação de CNH dos Motoristas	ISO9001:2015, SASSMAQ	ISO9001, ISO14001, ISO39001	ANTT, Vigilância sanitária e todas outras exigidas para a cadeia fria de alimentos
Faturamento em 2021 (em milhões de R\$)	R\$ 233.676.237,26	R\$ 235.122.836,74	R\$ 167 milhões	n.i.
Volume total movimentado por ano (em Ton.)	10000	1.250.000	37 mil unidades transportadas	70 mil
Principais Clientes	SES SP, SPDM, BP, SMS Guarulhos	Braskem, Gerdau, Sinobras, CBA, Tigre, Siemens, Magnésita Refratários, Arcelormittal	CNH, Volvo, DAF, Scania	Cacau Show, JBS
Setores Atendidos	Saúde humana geral	Petroquímico, siderúrgico, mineração, energia, máquinas, equipamentos, agronegócio	Transporte de caminhões, ônibus, máquinas, chassis de veículos pesados	Chocolate, aves, pescados, bovinos, alimentos prontos, vegetais, massas
Armazenagem: Regiões Atendidas	ES, RJ, SP, PR, SC, BA, PE, AM, PA, DF	Piracicaba, SP, Ribeirão Pires, SP, Mauá, SP, Pouso Alegre, MG, Camaçari, BA, Marechal Deodoro, AL	Sul, Sudeste	Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste
Tecnologias usadas na armazenagem	WMS, CLIFF	WMS	ERP (Gestran)	WMS, SIS Controle
Distribuição: Regiões Atendidas	ES, SP, RJ, PR, SC, BA, PE, AM, PA, DF	Brasil	Brasil, países do Mercosul, Chile e Peru	Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste
Tecnologias usadas na distribuição, incluindo rastreamento	TMS	Autotrak, Sascar, Onix, Omnilink	ERP (Gestran), roteirizadores (Maps e Mapeia), tecnologias de rastreamento (Onixsat e wrsat)	TMS/APP do motorista, gestão de entrega, visibilidade do cliente, dashboard, portal Web, evento de entregas
Número total de armazéns próprios e localização (Estados)	SP (3): Guarulhos (2), Ribeirão Preto (1), Rio de Janeiro, RJ, (1), Recife, PE, (1), Manaus, AM, (1), São José, SC (1), Belém, PA, (1)	6: Piracicaba, SP, Ribeirão Pires, SP, Mauá, SP, Pouso Alegre, MG, Camaçari, BA, Marechal Deodoro, AL	4 pátios: 2 em Curitiba e 1 em Ponta Grossa, PR, 1 em São Bernardo do Campo, SP	2: São Paulo, SP, Contagem, MG
Número total de armazéns gerenciados nos clientes e localização (Estados)	Fortaleza, CE	0	1 pátio interno montadora São Bernardo do Campo, SP, 1 pátio interno montadora Curitiba, PR	18 bases operacionais espalhadas nas regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste
Serviços oferecidos na armazenagem	Inbound, outbound, formação de kits, armazenagem com temperatura controlada, etiquetagem, embalagem, expedição	Arrumação, conservação, separação	Segurança 24h, área com monitoramento e entrega técnica dos veículos	Separação de produtos, etiquetagem, paletização, repaletização, carga, descarga, controle de frio
Serviços oferecidos no transporte	Rodoviário para os estados de SP, RJ, GO e DF, aéreo para todo Brasil	Transporte multimodal, movimentação de carga, logística reversa	Entrega através dos modais autopropulsionada ou embarcada, motoristas para eventos especiais	Roteirização, rastreamento, call-center, canhoto com foto digital, rastreabilidade das entregas
Frota própria: número de veículos e tipos	Em torno de 150 veículos, entre carretas, trucks, tocos, ¼, VUCs, Fiorinos e motocicletas. Todos com controle de temperatura (exceto as motocicletas)	41 trucks, 125 carretas convencionais, 51 siders, 38 Vanderleias, 36 rodotrens, 23 LS	100 cavalos mecânicos (DAF, Volvo, Iveco e Mercedes Benz), 100 pranchas para transporte de veículos pesados (automotivas ou agrícolas)	50 carretas
Frota terceirizada: número de veículos e tipos	0	150 trucks, 500 carretas convencionais, 150 siders, 50 Vanderleias, 150 rodotrens, 100 LS, 150 baús	n.a.	600 veículos agregados em todo o País
Diferenciais oferecidos pela empresa	20 anos de experiência em logística ligada à saúde (laboratórios farmacêuticos, hospitais, clínicas, distribuidores), licenças necessárias para transporte de medicamentos, vacinas, medicação saúde animal, cosméticos	Portfólio de soluções para armazenagem e movimentação de cargas desenvolvidas com exclusividade	Personalização de veículos, fabricação e venda de acessórios, entrega técnica, venda de seminovos	Carretas refrigeradas e equipadas com divisórias tripartidas para temperaturas distintas (climatizado, resfriado e congelado), especialidade no transporte e distribuição de cargas fracionadas (com pequenos volumes) com rigoroso monitoramento das legislações exigidas pela Anvisa

n.i. = Não Informado; n.a. = não se aplica

Tegma	TGA/Grupo TGA	Transal Transportes	Transporte Excelsior	TW Transportes e Logística	Veloce Logística
Tegma Gestão Logística	TGA Log. Transp. Nac. e Inter.	Transal Transp. Salvan	Transporte Excelsior	TW Transportes e Logística	Veloce Logística
www.tegma.com.br	www.tgalogistica.com.br	www.transal.com.br	www.transportexcelsior.com.br	www.twtransportes.com.br	www.velocelog.com.br
Operador Logístico	Ambos	Transportadora	Ambos	Transportadora	Operador Logístico
ISO9001, ISO14001, SASSMAQ	n.i.	SSASMAQ	ISO9001, ISO 14001, SASSMAQ, Prodfor, CR Petrobras	ISO9001, SASSMAQ	ISO14001, ISO9001, OEA, SASSMAQ
R\$ 1.254,20	R\$ 42 milhões	R\$ 137 MM	R\$ 270 milhões	n.i.	R\$ 244.982
n.i.	57.800	360.000	Média 950.000	n.i.	n.i.
General Motors, Volkswagen, Toyota, Unilever, Electrolux, P&G, Química Amparo, Mills, Burger King	Melitta, Greif, Folha de SP, GF Tubulação, GF Machining, Toyota, Fiat	n.i.	CSN, Usiminas, ArcelorMittal, Ternium, Tenaris Confab	n.i.	John Deere, Toyota, GM, Goodyear, Pirelli, Arcor, Danone, Natura, P&G, Sancor, Termomecânica, Softbond, Cauplas, Ceras Johnson
Automotivos, químicos, eletrodomésticos	Alimentício, químico, autopeças, máquinas	Indústria química e de plásticos, metalmeccânico	Transporte rodoviário: carga seca, produtos químicos, bobinas de aço, vergalhão, carga geral	Metalmecânico, brinquedos, químico, agro, comércio, material escolar, têxtil, autopeças	Automotivo, alimentício (seco e refrigerado), agronegócio, bens de consumo, cosméticos, químicos
AM, PA, PE, BA, ES, MG, RJ, SP, PR, SC, RS	Sudeste	Não possui	MG, RJ, ES, PR, SP	RS, mas sob demanda de projetos a nível Brasil	n.i.
Yard management system; RID (relatório inspeção digital), TMS, GR	Sistema Microcódigo	0	n.i.	WMS AVA	n.a.
Brasil, Chile, Argentina, Uruguai, Bolívia, Paraguai	Sudeste, Mercosul	RS, SC, PR, SP	Brasil	SP, PR, SC, RS	n.i.
RID (relatório inspeção digital), roteirização de carga, torre de controle	Bsoftit, Onixsat, Sigra	ITER SC	Sistema Onixat	TMS SSW	n.i.
15: AM, PA, PE, BA, ES, MG, RJ, SP, PR, SC, RS	2: Osasco, Carapicuíba, SP	9: RS, SC, PR, SP	8: MG, RJ, ES, PR, SP	8: RS	n.a.
4: RS, SC, PE	1: São Paulo, SP	0	23 filiais	0	n.a.
Armazenagem de veículos, gestão de pátios, gestão portuária, gestão de estoque, gestão de embalagens, milk run	Identificação, distribuição, armazenamento	n.a.	Local de armazenagem coberto	Picking, repacking, inventários cíclicos	n.a.
Coleta e distribuição de veículos 0 km, exportação e importação portuária no Brasil e no Mercosul, suporte legal fiscal e securitário, transferência de veículos, transportes especiais	Transporte nacional e internacional (cargas em geral, química, contêineres, carga de projeto/excedente, FTL e LTL)	Cargas fracionadas e fechadas, cargas em geral com especialidade no transporte de produtos químicos	Transporte rodoviário de cargas municipal, interestadual, internacional. DTA (Declaração de trânsito Aduaneiro). OTM (Operador de Transporte Multimodal)	Dedicado, fracionado, químico, Mercosul (cargas dedicadas), concessionárias, autopeças	Transporte rodoviário internacional
110 veículos tipo cegonha, 40 veículos sider, 73 veículos tipo silo, 10 tipo tanque, 1 sider	150 veículos: carretas graneleiras, siders, baús, cavalos mecânicos, trucks, tocos, VUCs, Dailys	370: caminhões leves, médios e pesados	390 - Vanderleia	n.i.	548 carretas, 373 siders, 137 baús, 7 carretas abertas, 5 double decks, 7 bitrens, 12 baús refrigerados
1430 veículos tipo cegonha, 30 veículos tipo prancha	350 veículos: carretas, trucks, tocos, vans, HR, Iveco, Fiorino	0	0	n.i.	n.i.
Um dos líderes em distribuição de veículos zero quilometro no Brasil, com uma frota dedicada com mais de 1.500 equipamentos. Com apoio da tegUP, braço de inovação tecnológica, empenha-se permanentemente no desenvolvimento e incorporação de tecnologias voltadas à logística	Acompanhamento do fluxo de entrada e saída da mercadoria, tracking diário sobre status da mercadoria, agilidade nos processos	Especialista no transportes de produtos químicos, acompanhamento em tempo real desde o embarque até o destino. Frota, unidades, colaboradores 100% próprios	Frota própria 100% rastreada, veículos novos, filiais em todo o Brasil	Flexibilidade no atendimento ao cliente, aplicação da metodologia Lean, inovação constante através de novas tecnologias, apoio ao desenvolvimento e capacitação dos colaboradores através da própria Universidade Corporativa	PPA – Programa de Prevenção de Acidentes desenvolvido internamente e voltado para motoristas próprios e terceirizados, com várias ações diárias e anuais

Mercado de veículos comerciais segue aquecido, apesar da instabilidade da cadeia produtiva. E 2023 promete

Ao lado do otimismo para 2023, também há moderação quanto à projeção de crescimento nas vendas. Há muitos desafios a serem superados, como a dificuldade na oferta de semicondutores, que persistiu em 2022 e é ainda difícil de prever um fim.

O mercado de caminhões segue aquecido, com um volume significativo de pedidos, porém, como é sabido, os fabricantes em todos os países continuam com dificuldades para atender às demandas pela escassez global de peças e semicondutores. “O fornecimento de matérias primas segue sendo um grande desafio desde 2020. Hoje, os maiores desafios são em relação à entrega de componentes eletrônicos, como semicondutores e chips”, avalia Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Além disso, ainda segundo ele, não podemos nos esquecer que em 2023 teremos nova le-

gislação de emissões no País, o Proconve P8 (Euro 6), o que já está estimulando pré-vendas, mas não em volumes tão altos quanto na transição do Euro 5 no passado, visto que o impacto na operação do cliente com a legislação Euro 6 é menor que na transição de Euro 3 para Euro 5. Um exemplo disso é a existência atualmente de infraestrutura de distribuição de ARLA 32, que foi um dos grandes desafios na época da introdução do Euro 5.

“Diante de todos esses fatores, dos desafios e oportunidades, a Mercedes-Benz do Brasil, alinhada com as novas projeções da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, acredita em um mercado de cerca de 128,7 mil

caminhões vendidos no país em 2022”, aposta Leoncini.

Também para a Scania, foram grandes os desafios enfrentados desde o final do ano passado e ao longo deste ano, com a instabilidade da cadeia produtiva e fornecimento de componentes para a cadeia automotiva, o que obrigou a montadora de caminhões a postergar algumas entregas. A situação está muito melhor agora.

“Ainda não está normalizada, mas trouxe um conforto para a indústria, inclusive já voltamos à capacidade produtiva 100% em setembro, com uma comemorada estabilidade nas entregas. Vamos poder, inclusive, antecipar algumas entregas de caminhões que estavam programadas para novembro/dezembro”, comemora Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções de Transporte da Scania no Brasil.

Mas, o ano de 2022 não terminou, alerta ele. “Com a retomada de 100% de capacidade estamos buscando um volume extra de caminhões para vender até o final do ano.”

Nucci também lembra que a empresa está totalmente preparada para atender aos requisitos obrigatórios de metas de controle de emissões da fase P8 do Programa



de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Pro-conve), ou equivalente à lei europeia Euro 6, definidos na resolução 490, de novembro de 2018, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), integrante do Ministério do Meio Ambiente. A Norma entrará em vigor em 1.º de janeiro de 2023. “Na perspectiva de fechamento do ano sobre o exercício passado, a Scania está seguindo as projeções da Anfavea, que reviu as expectativas anunciadas em janeiro,



“Hoje, os maiores desafios enfrentados são em relação à entrega de componentes eletrônicos, como semicondutores e chips”, avalia **Leoncini**, da Mercedes-Benz

no mês de julho, e prevê agora o mesmo patamar de vendas de 2021 em 2022 no mercado geral de veículos comerciais”, completa o diretor de Vendas de Soluções de Transporte.

Sérgio Pugliese, diretor de Vendas de Caminhões da Volkswagen Caminhões e Ônibus, também vê um cenário positivo chegando. “A Anfavea espera que a indústria cresça pelo menos 2% no último trimestre de 2022. Além disso, a previsão é que o PIB fechará em 2,3% e a inflação voltará aos patamares esperados. Esses fatores nos trazem mais otimismo quando o assunto é o setor de veículos comerciais hoje.”

Entretanto, prossegue, há alguns desafios a serem enfrentados: o setor de veículos comerciais passa por uma fase complexa devido ao gargalo produtivo mundial gerado pelos repiques da Covid-19 na China, os efeitos da guerra da Ucrânia na Europa e outros fatores que afetaram a cadeia logística.

Com foco no segmento de veículos comerciais elétricos, Henrique Antunes, diretor de Vendas da BYD do Brasil, também alega que o setor está bem aquecido



Nucci, da Scania: todas as iniciativas de programas de renovação de frotas são bem-vindas, desde que bem estruturadas e trazendo benefícios para todos os lados

e busca de forma cada vez mais intensa por uma frota mais sustentável. “Tenho plena convicção de que o mercado vai investir cada vez mais na eletrificação. O segmento já está conscientizado das necessidades de uma logística mais sustentável e dos grandes benefícios que a sustentabilidade traz às operações. O mercado de utilitários, por exemplo, está em franca expansão. Somente no Brasil tivemos um aumento de 1.114% nas vendas na comparação entre 2020 e 2021. Como referência, podemos citar o furgão BYD eT3, o comercial leve elétrico mais vendido em 2021.”



NOBLELIFT®

Empilhadeira Retrátil ERN ProH

 até 2.000KG

 até 12.500mm



Fabricados com os melhores componentes do mercado mundial



Freio: Intorq
Transmissão: ZF



Bomba:
Shimadzu



Controlador:
Curtis

Transpaleteira Manual SAC

 até 3.000KG



Entre em contato e saiba mais

2023

Com estes números e dados em mãos, os representantes das montadoras ouvidos nesta matéria especial falam sobre as suas perspectivas para o próximo ano. O otimismo prevalece, juntamente com a cautela.

Por exemplo, Leoncini, da Mercedes-Benz, embora veja com otimismo o mercado de caminhões para 2023, alega que é preciso moderação quanto à projeção de crescimento nas vendas. "Ainda é preciso ter os pés no chão, porque há muitos desafios a serem superados pelo País. Um deles é a dificuldade na oferta de semicondutores, ainda difícil de prever um fim. Além disso, nós teremos a mudança de legislação do Euro 5 para o Euro 6, o que pode influenciar no tamanho do mercado."

Neste aspecto, e considerando que o Euro 6 deve provocar um aumento de cerca de 25% no preço dos caminhões, o vice-presidente de Vendas e Marketing alega que um aumento de custos é inevitável porque os caminhões passam a ser fabricados com componentes, especialmente do pós-tratamento, que levam materiais nobres para realizar a redução do nível de emissões – materiais, estes, que custam mais caro. É um aumento de preços em função da tecnologia embarcada no Euro 6. Isso, inevitavelmente, vai acabar tendo algum efeito no mercado.

Retomando à análise do ano de 2023 para o setor, Leoncini aponta ainda que o agronegócio continuará puxando as vendas de caminhões no Brasil, especialmente o transporte de grãos e de cana-de-açúcar. "As expectativas para 2023 são positivas, com recorde de safra."

Outros setores também ajudarão na demanda por caminhões, como construção civil, minera-

ção, além de outros segmentos ligados à exportação, como o setor de madeira, completa o vice-presidente de Vendas e Marketing da Mercedes-Benz.

Já a Scania entrará em 2023 buscando a normalidade da produção. "A entrada da nova linha P8/Euro 6 e outras novidades que apresentaremos na Fenatran vão trazer ainda mais rentabilidade e disponibilidade para os clientes com veículos ainda mais modernos, econômicos e tecnológicos, em soluções completas mais efi-



Pugliese, da Volkswagen Caminhões e Ônibus: "A previsão é que a indústria cresça ainda mais em 2023, juntamente com o PIB e a melhoria da inflação em 2022"

cientes. Nossa expectativa é muito positiva para 2023, na maioria dos segmentos de transporte."

Ainda segundo Nucci, agora se referindo à entrada em vigor do Euro 6, sempre uma nova tecnologia exige um investimento de desenvolvimento, testes e produção. É um processo normal na indústria. "Os clientes vão ganhar ainda mais benefícios com os novos motores. Atualmente, já trabalhamos com uma economia de combustível de até 20% em comparação com a geração anterior. Ou seja, o Scania da Nova Geração, que já é o mais rentável produto do mercado, ficará ainda melhor."

A Volkswagen Caminhões e Ônibus também se mantém positiva para 2023, pois, como falado anteriormente, a previsão é que a indústria cresça ainda mais juntamente com o PIB e a melhoria da inflação em 2022. Esses bons resultados com certeza reverberarão para o próximo ano.

Mas, também haverá desafios a serem enfrentados, lembra Pugliese. Um deles é a chegada do Euro 6, que exigirá das montadoras uma adaptação a novas tecnologias, peças e agregados. "Toda transição de tecnologia traz um custo de desenvolvimento, e neste caso, conseguimos agregar uma série de melhorias que vão se reverter em redução do custo operacional do cliente. Os novos caminhões Volkswagen para 2023 vão muito além da legislação e trazem ganhos reais aos clientes, além do benefício ambiental. Os veículos estão mais eficientes, com maior potência e torque, ao mesmo tempo que entregam economia de combustível e maior disponibilidade para operar, com tecnologias e conforto que garantem mais produtividade do motorista. Em média, os novos veículos vão custar cerca de 20% mais do que seu antecessor."

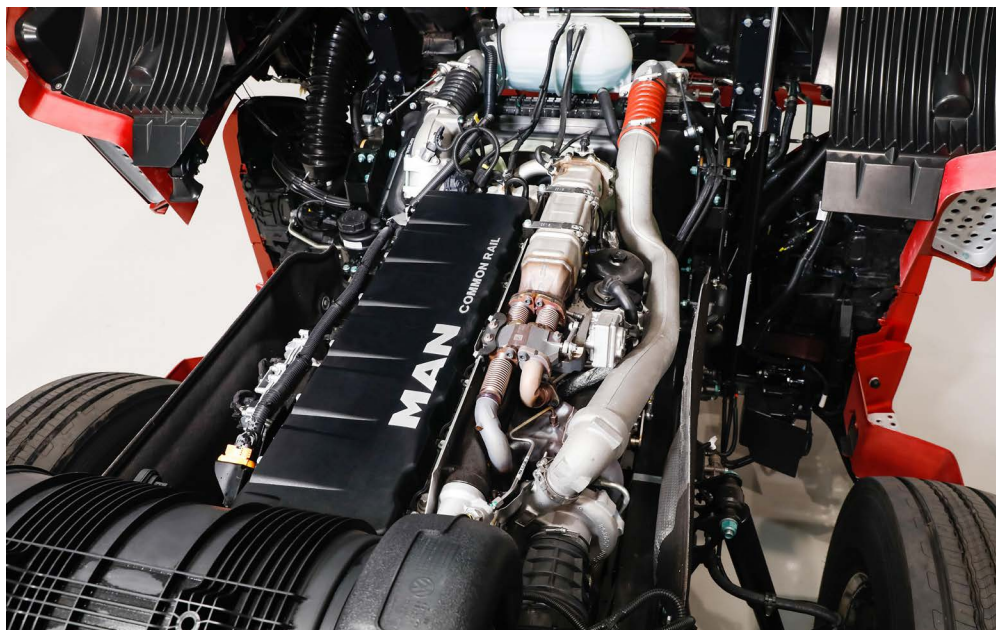
Ainda com relação ao próximo ano, um outro problema a ser enfrentado é a falta de chips e semicondutores, que é resultado dos conflitos relacionados à guerra da Ucrânia e Covid-19. "Entretanto, a VWCO já está preparada para enfrentar essas prováveis adversidades. Nos valemos de nossa flexibilidade conquistada com a parceria do Consórcio Modular para adequar nosso ritmo de produção e manter a fábrica em operação com a máxima produtividade possível diante do cenário global", ressalta o diretor de Vendas de Caminhões.

O próximo ano promete muito também para o mercado de veículos eletrificados, que está em pleno crescimento. “Para nós da BYD Brasil será um momento muito importante, pois estaremos consolidando uma rede de concessionárias e pós-venda. No segmento de veículos comerciais, estaremos com o consagrado furgão elétrico eT3, além dos caminhões elétricos multivocacionais eT7 12.220 e eT18 21.250”, ressalta Antunes.

O diretor de Vendas da BYD também lembra que o Proconve P8 (Euro 6) vale apenas para motores à combustão, incluindo os modelos híbridos. “No caso da BYD, nossos veículos comerciais são todos 100% elétricos. Nossos veículos foram submetidos ao processo de homologação e já atendem a legislação que entra no próximo ano. Esperamos que eventuais aumentos de preço possam ser compensados por um maior volume de comercialização. Vale ainda destacar que nossos modelos, mesmo com possível majoração, devem continuar com os preços mais acessíveis do mercado brasileiro no segmento de veículos híbridos”, completa.

Agenda 2030

Ainda falando em crescimento do segmento de veículos comerciais, é bom lembrar que, como medida para cumprir a Agenda 2030 de diminuição da emissão de poluentes, o governo federal instituiu com a MP 112/2022 o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar). O objetivo é diminuir a idade média dos equipamentos usados no transporte rodoviário de cargas. Há pelo menos duas décadas, a VWCO defende a criação de um programa federal para a renovação da frota brasileira de caminhões e ônibus, salienta, Pugliese.



Antunes, da BYD: O segmento já está conscientizado das necessidades de uma logística mais sustentável e dos grandes benefícios que a sustentabilidade traz

“A redução da idade média dos veículos terá grande impacto na redução de emissões de gases e ruído, bem como no aumento da segurança nas ruas e estradas pela atualização tecnológica dos produtos. A MP 112/2022, que agora é lei 14.440, sancionada pela Presidência em 5 de setembro último, é bem-vinda. Agora aguardamos a análise pelo congresso dos vetos desse anúncio, bem como a sua regulamentação posterior.”

Também a Mercedes-Benz do Brasil considera muito positivo o Programa Renovar, que cria um programa para a retirada de cir-

culação de veículos antigos usados no sistema de mobilidade e logística do país no fim de sua vida útil. “Mas ainda precisamos analisar os detalhes dessa implementação”, diz Leoncini.

Por seu lado, Nucci, da Scania, aponta que todas as iniciativas de programas de renovação de frotas são bem-vindas, desde que bem estruturadas e trazendo benefícios condizentes para todos os lados. “Mas, estamos neste momento vivendo a recuperação da falta de componentes da cadeia de fornecedores. Como dito, entraremos em 2023 buscando a normalidade da produção.”

No caso da BYD, além dos benefícios práticos da renovação da frota, os seus veículos comerciais elétricos contribuem para a redução da dependência do setor em combustíveis fósseis, por meio do desenvolvimento e avanço da tecnologia de baterias. “Os caminhões elétricos da BYD, por exemplo, utilizam a primeira bateria que foi especialmente desenvolvida para a eletrificação veicular. A tecnologia exclusiva de ferro-lítio permite uma autonomia de mais de 200 Km, total segurança e adaptação perfeita às necessidades da frota”, finaliza Antunes. Logweb

Implementos rodoviários: crescimento da média mensal de emplacamento mostra os reflexos da economia no setor

Alguns dos setores que contribuem para esse resultado são agronegócio, construção civil, mineração e comércio de varejo, e mostram que a economia vem se recuperando rapidamente. E as perspectivas para o próximo ano também são positivas.

Segundo a ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, a média mensal de emplacamentos de implementos rodoviários em 2022 está crescendo. A primeira medição, feita no primeiro bimestre, indicava média de 11.482 produtos. Em oito meses a média mensal passou para 12.965 unidades. “Este crescimento é resultado da reação do mercado. A indústria de implementos rodoviários acompanha as oscilações da economia brasileira e esse ano elas descrevem uma curva positiva. O resultado do PIB no pri-

meiro semestre foi de crescimento de 2,5%. Alguns dos setores que contribuem para esse resultado são agronegócio, construção civil, mineração e comércio de varejo, todos entre os mais importantes para os negócios da indústria de implementos rodoviários”, avalia José Carlos Spricigo, presidente da ANFIR. Analisando por este mesmo caminho, Clauber Hipolito, gerente comercial da Olivo Indústria e Comércio de Implementos Rodoviários, destaca que desde o início do ano os negócios estão com desempenho positivo e não há como pensar que essa



“A indústria de implementos rodoviários acompanha as oscilações da economia brasileira e esse ano elas descrevem uma curva positiva”, afirma **Spricigo**, da ANFIR

curva vá recuar. “Alguns setores da economia, como agronegócio, construção civil e mineração, onde estamos presentes, estão ajudando a sustentar essa virada positiva.”

Também para Ivo Ilário Riedi Filho, CEO da Rodofort Guerra (Guerra Implementos Rodoviários e AB Rodofort – Implementos Rodoviários), setores como agronegócio, construção civil e mineração estão suportando essa virada positiva em 2022. “É um ano de retomada, sem sombra de dúvida. E a Rodofort Guerra acompanha esse desempenho positivo, e mesmo que o segmento de pesados



esteja performando na casa de 10% referente ao mesmo período de 2021, nossos números são positivos e satisfatórios para esta retomada de operação."

Sandro Trentin, diretor-superintendente da Divisão Montadora das Empresas Randon, também destaca que o crescimento no volume de emplacamentos de implementos rodoviários verificado no decorrer deste ano é mais um indicativo de que a economia apresenta sinais de recuperação em diversos se-



Riedi Filho, da Rodofort Guerra, destaca que a meta anual da empresa é de 5.000 unidades. "Com o mercado reagindo não há perspectiva que ele venha a recuar"

tores. Segundo ele, os números se devem, em grande parte, à manutenção e ao fortalecimento da demanda do agronegócio, que conseguiu atravessar de forma satisfatória os últimos anos de pandemia. O desempenho contribui para o aumento da demanda de transporte de produtos agrícolas, impactando nas vendas do setor, de maneira geral.

André Pavane, da Inteligência de Mercado da Facchini, aponta que o mercado, não só de implementos, como outros relacionados, vem crescendo e se recuperando de forma gradual nos últimos dois anos. "Atribuí-

mos este aumento nos emplacamentos ao simples fato de alguns setores da economia estarem se recuperando mais rapidamente do que prevíamos, como, por exemplo, os setores de construção civil, mineração e varejo em geral."

Também a Librelato atribui o aumento dos emplacamentos rodoviários nos últimos meses do ano ao reaquecimento econômico do mercado, que contribuiu para um bom desempenho em vendas para determinados setores. "No segmento de transportes rodoviários de linhas leves, ou seja, carrocerias sobre chassi, tivemos um crescimento considerável nas vendas dos modelos Basculante e Tanque, puxado por setores como construção civil, infraestrutura e combustíveis. Já nas configurações de linhas pesadas, como os reboques e semirreboques, superamos as expectativas com os produtos Florestal, Carrega-tudo, Silo, Canavieiro, Porta-container e Basculante. Atribuímos esse resultado ao bom desempenho de segmentos como papel e celulose, agronegócio, sucroalcooleiro e infraestrutura e também ao aumento no volume do modal ferroviário e aquaviário", aponta Delby Machado, coordenador de Inteligência de Mercado, Desenvolvimento de Rede e Precificação da Librelato.

Já Osmar Oliveira, CEO da 4TRUCK Soluções Sobre Rodas, pensa que este crescimento seja efeito do reforço de estoque das locadoras, que representaram aproximadamente 40% do volume produzido pela 4TRUCK neste ano, e também da linha sobre chassi, para atender a distribuição urbana, que tem boa representatividade neste momento por conta do crescimento do e-commerce e do atendimento a última milha. "O aumento dos emplacamentos acompanha o cenário de otimismo da economia brasileira. Desemprego em queda, PIB em crescimento e um cenário de inflação mais controlado a partir de julho. A taxa de vacância dos depósitos e galpões medida pela Colliers Brasil também aponta números expressivos de vacância, partindo de 20% em 2018 e chegando em 9,7% no segundo trimestre de 2022. O contínuo crescimento do e-commerce nacional também apoia essa evolução de emplacamentos. Produtos precisam ser transportados e os implementos são sinônimos de produtividade para o setor logístico", destaca, por sua vez, Emmanuel Tadeu Pereira, diretor Vendas e Marketing da MKS Marksell.



Perspectivas

O otimismo do setor é tão grande que, segundo a ANFIR, a perspectiva da indústria é entregar 165 mil implementos ainda este ano. “Alguns economistas apontam que o PIB em 2022 pode alcançar até 3%. Essa previsão indica que a economia deve seguir seu rumo positivo até o final do ano. Assim a indústria de implementos rodoviários não teria motivos para descreditar que a meta de entregar ao mercado interno 165 mil unidades não será alcançada”, aposta Spricigo, da ANFIR. “Mesmo com o cenário político em evidência e eventuais impactos em função das eleições, não acredito em desaceleração desse número em 2022”, acrescenta Pereira, da MKS Marksell.

A perspectiva para 2022 da Oliveira é de entregar ao mercado 300 unidades. Isso vai representar crescimento sobre 2021 de 34%. “O mercado brasileiro está amadurecendo e não vejo pos-

sibilidade de ele sofrer efeitos de fora sobre seu desempenho a curto prazo. As ações na área econômica não sinalizam nada que possa prejudicar os negócios. Os transportadores planejam suas aquisições de olho nos negócios de médio e longo prazo, ponderando todos os aspectos de sua operação. Em face dos números de desempenho de emplacamentos não



Com o crescimento do e-commerce, “produtos precisam ser transportados e os implementos são sinônimos de produtividade para o setor logístico”, diz **Pereira**, da MKS Marksell

há razão para crer em recuo”, ressalta o gerente comercial da empresa.

Outro otimista, Riedi Filho, da Rodofort Guerra, destaca que a meta anual da empresa é de 5.000 unidades. “Com o mercado reagindo não há perspectiva que ele venha a recuar.” Porém, no sentimento da 4TRUCK, segundo Oliveira, a economia é um entrave para o investimen-



Para **Oliveira**, da 4TRUCK, o crescimento do setor também se deve ao bom desempenho do e-commerce, que implica no uso de implementos para atender a distribuição urbana



to. Mas, o principal risco ainda é a oferta de caminhões, visto que a falta de componentes ainda é um problema para as montadoras.

Também Machado, da Librelato, acredita que algumas questões podem impactar na entrega do número apontado, como o aumento das commodities (gás, petróleo, entre outros); a inflação, que provoca o aumento dos combustíveis e consequentemente dos fretes; e o aumento nas taxas de juros praticadas no mercado.

“Outros fatores que podem interferir são os estoques de veículos incompletos nos pátios das montadoras, devido ao fato de os componentes importados não chegarem às mon-

tadoras e, conseqüentemente, provocar restrições na cadeia de suprimentos”, completa. Na visão de Trentin, da Randon, há um conjunto de fatores que podem influenciar o desempenho do mercado de implementos e afetar essa perspectiva. Naturalmente, o processo eleitoral tem grande influência sobre o mercado investidor. Também precisamos conside-



Para **Machado**, da Librelato, os estoques de veículos incompletos nos pátios das montadoras, pela falta de componentes importados, podem impactar o setor

rar o cenário de juros altos e a sua influência na manutenção e obtenção de crédito. “Manteremos a cautela, mas de forma positiva, considerando os movimentos de recuperação econômica que projetam boas perspectivas também para o setor de transporte.”

2023

Para o próximo ano, a ANFIR entende que os negócios seguirão no rumo do resultado positivo. “O mercado de implementos rodoviários e as empresas associadas à ANFIR têm boa expectativa para 2023, com a manutenção da espiral positiva de crescimento nos segmentos mais importantes para o setor,

como o agronegócio”, afirma Spricigo.

Segundo o presidente da ANFIR, o otimismo com relação a 2023 é baseado em fatos que estão ocorrendo ao longo do segundo semestre de 2022. “A realização da Fenatran, em novembro, seguramente representará outro fator importante para dinamizar as vendas no próximo ano. Isso porque du-



Na visão de **Trentin**, da Randon, são vários os fatores que podem impactar o desempenho do setor. Como os juros altos e a sua influência na manutenção e obtenção de crédito

rante o evento serão fechados negócios cujas entregas serão efetivadas em 2023. Diante dessa conjunção positiva de fatores é natural que os empresários da indústria fabricante de implementos rodoviários tenham boa expectativa para o próximo ano”, diz Spricigo.

A 4TRUCK também se mostra otimista com o próximo ano, mas não acredita que será melhor do que 2022. Segundo o CEO da empresa, a expectativa de vendas altas está concentrada no último trimestre deste ano, por conta da antecipação de compra de caminhões da tecnologia atual – os modelos “Euro 6” têm previsão de aumento em torno de 15 ou 20% em 2023 – e também por conta



da Fenatran, principal feira do setor que promete vir muito forte no mês de novembro.

“Tal otimismo se deve ao agronegócio brasileiro ser destaque globalmente, bem como às reformas estruturais aprovadas no Congresso antes da pandemia que agora começam a fazer efeito. O controle fiscal adotado pelo Ministério da Economia vem atraindo investidores estrangeiros e permitindo investimentos das empresas brasileiras. O que pode barrar tal crescimento é a ruptura desta linha de trabalho, bem como fatores macroeconômicos imprevisíveis, como pandemias por exemplo”, comenta Pavan, da Facchini.

Spricigo, que também é CEO da Librelato, e agora falando em nome da empresa, acredita o otimismo ao fato de a grande maioria dos indicadores serem positivos para o setor. “Entre esses indicadores, destacamos o índice de confiança do consumidor e indústria com viés positivo; a safra recorde; os preços das commodities agrícolas sendo

competitivos no mercado internacional e com bons resultados aos produtores; e a manutenção das vendas para o agronegócio. Podemos mencionar também a recuperação da construção civil, a renovação da frota e a continuação das reformas."

Mas, ainda segundo o profissional da Librelato, alguns pontos que podem atrapalhar são a mudança drástica na macroeconomia, um novo conflito geopolítico ou agravamento do atual (Rússia x Ucrânia), além de uma nova crise sanitária que cause ruptura na cadeia de suprimentos.

"O otimismo é consequência dos dados econômicos, baixas taxas de vacância nos galpões logísticos e sucessivo crescimento do e-commerce brasileiro. Mudanças bruscas da política econômica, causando insegurança nos investimentos e insegurança jurídica, sem dúvida podem impactar negativamente este crescimento", aponta, agora, Pereira, da MKS Marksell. Olhar 2023 com bons olhos é otimismo baseado em realismo,

ressalta Hipolito, da Olivo. A taxa de juros dá sinais de queda e a inflação deve acompanhá-la. Isso cria condições para oferta de crédito e consumo. "O agronegócio deve ser o propulsor de nosso otimismo, pois ele será nossa ferramenta de crescimento não só em 2023, bem como nos próximos anos. O que temos percebido junto aos clientes é que a demanda por implementos rodoviários deve seguir por-



Hipolito, da Olivo: "O agronegócio deve ser o propulsor de nosso otimismo, pois ele será nossa ferramenta de crescimento não só em 2023, como também nos próximos anos"

que a necessidade por transporte de carga vai aumentar muito principalmente pela alta demanda no agronegócio."

Trentin, da Randon, também diz que o otimismo se deve à resiliência da economia brasileira, principalmente do setor do agronegócio. Com um crescimento mesmo tímido, há sinais de uma economia mais estável nos próximos meses e em 2023, acompanhada da perspectiva de redução de inflação e das taxas de juros.

"O otimismo para o próximo ano se fundamenta em dois fatores. Um tem a ver com a economia em geral porque já se percebem sinais de queda de juros e de inflação. O outro é a demanda do mercado por nossos produtos que está em crescimento. Segmentos importantes para os negócios da empresa mostram fôlego para manter a curva de negócios positiva. Por isso dá para imaginar 2023 como um período de bons negócios, finaliza o CEO da Rodofort Guerra.

Participantes desta matéria

ANFIR – Entidade que congrega mais de 140 associadas e mais de 1.400 afiliadas ativas, desde micro, pequenas, médias e grandes empresas, ligadas ao segmento de transporte de cargas. Estas companhias são as responsáveis pela fabricação de todos os implementos rodoviários utilizados no Brasil.

4TRUCK – Fornece soluções sobre rodas para o transporte de cargas em caminhões e vans da linha leve (sobre chassi). Desenvolve e produz baús de alumínio (carga seca e isotérmicos), baús lonados, carrocerias metálicas e cabines suplementares, além de produtos customizados para



atender demandas específicas.

Facchini – Desenvolve, produz e distribui a linha completa para todos os segmentos de transportes para caminhões leves, médios e pesados. Implementos rodoviários: carrocerias, furgões, caçambas, guindastes, poliguindastes, 3º eixos, roll on roll off, plataformas socorro, tanques irrigadores, tanques para transporte de combustível, semirreboques, reboques, bitrens, rodotrens, trítrens, carretas agrícolas e produtos especiais.

Librelato – Fabrica produtos nas configurações semirreboque, bitrem, bitrenzão, rodotrem, tritem, pentatrem e hexatrem, dentro das linhas de produtos basculante; graneleiro/carga seca; carga fechada: furgão alumínio e furgão lonado; tanque aço carbono; porta-container; florestal; carga-tudo; e canavieiro.

MKS Marksell – Projeta, desenvolve e produz equipamentos para movimentação de cargas e pessoas aplicados a veículos ou estacionários.

Olivo – Produz semirreboques basculante minério, basculante graneleiro, basculante cavaqueira, basculante bitrem, basculante rodotrem, carreta graneleiro, carreta carga-seca, e a linha baú lonado sider. Já na linha sobre chassi, produz caçambas meia cana, meia cana minério, standard, cilindro frontal e agrícola.

Randon – Produz carrocerias, reboques, semirreboques e vagões ferroviários em quatro unidades industriais no Brasil e duas no exterior e possui um centro de distribuição no Sudeste do país.

Rodofort Guerra – Sua linha de produtos inclui: graneleiro, basculante, porta-contêiner, tanque aço carbono, furgão carga geral, sider. Em 2023 estará atuando no segmento florestal e carga tudo.

Resultado do 3º T consolida espiral de crescimento de emplacamentos

O resultado de emplacamentos de implementos rodoviários no terceiro trimestre de 2022 consolida a espiral positiva de crescimento do mercado. De julho a setembro foram registrados 41.966 produtos, ante 39.066 unidades no segundo trimestre e 35.986 implementos nos três primeiros meses do ano.

Balanco por segmento

De janeiro a setembro de 2022 a indústria de implementos rodoviários entregou ao mercado 117.046 unidades. Esse total é 3,2% abaixo do apurado pelo setor no mesmo período de 2021.

O segmento Pesado registrou 62.675 unidades emplacadas de janeiro a setembro desse ano. No mesmo período de 2021 a indústria comercializou 68.274 produtos, o que representa variação negativa de 8,2%.

No segmento Leve o total de produtos emplacados de janeiro a setembro desse ano foi de 54.371 unidades. Esse volume é 3,27% superior ao desempenho registrado de janeiro a setembro de 2021, quando as vendas ao mercado interno foram de 52.647 produtos.

As ações de promoção de exportação de implementos rodoviários, desenvolvidas em setembro, poderão gerar mais de US\$ 20 milhões em vendas. As ações fazem parte do MoveBrazil, convênio de promoção às exportações feito pela ANFIR em parceria com a ApexBrasil – Agência Brasileira

Emplacamento do Setor

(Janeiro a setembro de 2022)

Reboques e semirreboques			
Família	2021	2022	%
Basculante	18.398	18.701	1,65
Porta Container	2.037	2.141	5,11
Graneleiro/Carga Seca	13.187	10.769	-18,34
Canavieiro	1.491	1.634	9,59
Baú Carga Geral	8.039	4.363	-45,73
Carrega Tudo	1.326	1.654	24,74
Dolly	9.397	9.157	-2,55
Especial	1.161	1.128	-2,84
Transporte De Toras	1.722	3.327	93,21
Baú Frigorífico	1.307	1.568	19,97
Baú Lonado	5.529	4.268	-22,81
Silo	209	293	40,19
Tanque Carbono	4.077	3.482	-14,59
Tanque Inox	394	188	-52,28
Tanque Alumínio	0	2	-
Total	68.274	62.675	-8,20

Carrocerias Sobre Chassis

Família	2021	2022	%
Graneleiro/Carga Seca	12.950	13.594	4,97
Baú Alumínio/Frigorífico	22.286	18.346	-17,68
Baú Lonado	240	240	0,00
Basculante	5.470	8.290	51,55
Betoneira	1.195	1.173	-1,84
Tanque	3.078	4.190	36,13
Outras/Diversas	7.428	8.538	14,94
Total	52.647	54.371	3,27

Total Geral Mercado Interno

Implementos	2021	2022	%
Total	120.921	117.046	-3,20

Mercado Externo (Exportações - até Agosto)

Total Exportações	3.077	3.415	10,98
--------------------------	--------------	--------------	--------------

Fonte: Anfir - Associação Nac. dos Fabricantes de Implem. Rodoviários

Obs.: Poderão acontecer alterações nas famílias, sem prévio aviso.

de Promoção de Exportações e Investimentos, e foram realizadas no Peru e na Alemanha. Em Lima, 12 empresas brasileiras participaram de uma Rodada de Negócios e a previsão é que sejam feitas exportações da ordem de US\$ 8,6 milhões. Em Hannover, durante a realização da IAA Transportation, 17 empresas do setor de implementos rodoviários estiveram presentes e prevêem que poderão faturar US\$ 12 milhões com vendas ao exterior. **Logweb**

Moisés Cona, especialista em Economia Urbana e Gestão Pública, fala sobre privatização na área de logística

Nosso entrevistado desta edição, Moisés Cona, é especialista em Economia Urbana e Gestão Pública, atuando há cerca de 10 anos com setores relacionados à infraestrutura na América Latina, especialmente nas áreas de Assuntos Institucionais e Governamentais, Assuntos Corporativos, Desenvolvimento de Negó-

cios e Comercial, com alto senso de responsabilidade, excelência e pensamento analítico. Cona também é diretor do GRI Club Infra Brasil, que faz parte do GRI Club Infra, clube global de líderes do setor de Infraestrutura. O GRI Club reúne investidores, desenvolvedores, operadores, credores, funcionários do governo e outros especialistas do

setor. O clube sedia diversas atividades, entre as reuniões a portas fechadas ao longo do ano e os temas abordados que são solicitados pelos associados.

Como se pode ver, Cona tem amplo conhecimento para falar do tema desta entrevista: a privatização no segmento de logística. Acompanhe a seguir.

Em termos de logística, quais os planos de privatização que você considera mais válidos? Por quê?

É importante distinguir as privatizações e as concessões. A privatização é a transferência do controle da empresa do poder público para o privado, e não é isso que majoritariamente ocorre no setor de infraestrutura logística. O que acontece são contratos de concessão com datas de início e término, matrizes de risco entre os setores público e privado, planos de investimento definidos e melhorias que precisam ser feitas nos ativos.

O setor público passa a ser o poder concedente, ou seja, o ativo não deixa de pertencer ao público, ele somente é concedido por um determinado período de tempo, atrelado a compromissos de investimento e com os serviços regulados, isto é, existem agências e órgãos reguladores que controlam a prestação dos serviços em relação à qualidade, ao andamento dos investimentos etc. Esse é um ponto fundamental.



Cona: O Brasil investe uma baixa porcentagem do orçamento público em infraestrutura, e os planos de concessões conseguem garantir investimentos por meio da participação privada

Em relação aos planos de investimento privado em infraestrutura logística, destaco a privatização da Santos Port Authority, que é a empresa pública que administra o Porto de Santos. O governo federal vai privatizar a empresa e essa companhia privatizada receberá a concessão para operar no Porto de Santos. É uma modelagem que ainda está sendo discutida, mas é um projeto que vai angariar muito investimento no ativo e gerar recursos para o governo federal por meio do pagamento de outorga.

Alguns outros portos também estão no pipeline do Ministério da Infraestrutura, do PPI e do BNDES, como em São Sebastião, portos na Bahia e em Santa Catarina.

No setor de rodovias, existem tanto rodovias federais quanto estaduais com planos de concessão. O maior destaque são os lotes das rodovias paranaenses. Dois lotes estão previstos para serem concedidos ainda este ano, e os demais para o ano que vem. São novas concessões que vão ocorrer após o término dos contratos que estavam vigentes até 2021, e, portanto, são ativos que estão sem concessionários, sem operadores, o que impacta a prestação dos serviços para os usuários. Além disso, alguns estados estão consolidando agenda e trabalhando com o BNDES e governo federal para conceder suas rodovias, como são os casos de Pernambuco e Santa Catarina, possivelmente fazendo um mix entre rodovias federais e estaduais, montando lotes como foi feito no Paraná.

Na parte de ferrovias, o que se espera é o avanço de alguns dos projetos de autorizações ferroviárias que foram autorizados nos últimos meses. Foram expedidas várias autorizações diante de mais de 70 pedidos de empresas privadas, boa par-

te deles de short lines, geralmente focadas no escoamento de produção mineral, de papel e celulose e do agronegócio. São projetos que estão em fase de licenciamento ambiental. A expectativa é que alguns desses projetos destravem investimentos no setor ferroviário, os quais estavam muito atrelados ao planejamento do governo federal para a logística nacional. Antes, o governo abria editais para a concessão das linhas, e o marco legal agora permite apresentação de propostas para autorizações, com o setor privado indicando onde gostaria de operar uma ferrovia totalmente privada, sem recurso público na construção ou operação.

E tem toda a parte aeroportuária também. Já nos próximos meses, os contratos da última rodada de licitação (7ª rodada) serão assinados e começarão a valer, beneficiando diretamente o sistema logístico aéreo do país. E já existe a perspectiva de estruturação dos próximos projetos, como Santos Dumont e Galeão, que devem ser licitados juntos.

Quais os benefícios que estes planos de privatização vão trazer?

Em relação aos benefícios, basicamente destaco que serão destravados investimentos esperados para o setor – o Brasil investe uma baixa porcentagem do orçamento público em infraestrutura, e esse plano de concessões consegue garantir investimentos por meio da participação privada, algo que o orçamento público não comporta.

O segundo ponto é a qualidade da infraestrutura oferecida para a população. Existem incentivos para garantir a qualidade do serviço e existe a regulação para garantir os investimentos. As concessionárias têm mais possibilida-

des de buscar inovação e novas tecnologias, o que se traduz em menos custos de operação. No setor aeroportuário, por exemplo, toda a parte de manutenção e vigilância, ao invés de ser realizada por pessoas e veículos, é feita com uso de drones em algumas concessões, e isso otimiza a operação, gera menos uso de combustível, enfim, traz vários benefícios neste sentido.

Uma das operações que aplicam essa tecnologia, inclusive, é finalista do GRI Infra Awards, que é da Zurich Airports. Há outros exemplos de eficiência na parte energética dentro dos aeroportos: a VINCI Airports tem um plano ambicioso neste sentido, a própria Socicam também, então podemos explorar melhor essa questão, se quiser.

Quais os pontos negativos destas privatizações?

Não existem pontos negativos, mas sim pontos de atenção na estruturação dos projetos, no compartilhamento de risco entre o poder concedente e o setor privado, para que sejam projetos que, de um lado, beneficiem a população e, de outro, tenham compartilhamento de riscos adequado para que o setor privado possa financiar, investir e operar os ativos, e que tenha segurança jurídica nos contratos. Pegando um gancho de algo que aconteceu recentemente no Rio de Janeiro, onde algum tempo atrás o prefeito decidiu suspender as praças de pedágio de uma concessão rodoviária que era válida e estava em vigor, então é preciso ter segurança jurídica e compartilhamento de riscos adequado para que os financiadores (bancos), os investidores e os operadores tenham apetite para entrar nas concessões. Logweb

EnerSys: carregadores de alta frequência e baterias tracionárias chumbo-ácido ventiladas, de chumbo puro e lítio para várias aplicações

A constante necessidade da otimização nas operações, com melhor competitividade, desempenho, performance em produtividade, reduções de custos de manutenção e eficiência energética, tem levado a uma busca frenética por novas tecnologias, o que não é diferente no mercado de baterias tracionárias.

Assim, ao lado da tecnologia convencional das baterias de chumbo-ácido ventiladas, a tecnologia de lítio tem sido apontada como a nova “tendência de mercado”. “Porém, nós da EnerSys entendemos que este processo de migração de uma tecnologia para outra deve ser muito bem planejado e avaliado, pois a falta de uma análise detalhada normalmente apresenta impactos em investimentos desnecessários, gerando grandes prejuízos para a operação. Através de constantes desenvolvimentos e pesquisas em inovações tecnológicas, a EnerSys identificou que entre a tecnologia chumbo-ácido ventilada e a de lítio existem muitos casos onde é possível alcançar resultados operacionais e financeiros ainda melhores utilizando a tecnologia de ba-

terias de chumbo puro desenvolvida pela EnerSys, através da marca NexSys PURE”, explica Daniel Camargo de Almeida, Account Manager Dealers and Chargers da empresa.

Neste sentido, a EnerSys desenvolveu um software – denominado EnsSite – para auxiliar seus clientes na melhor escolha de tecnologia de baterias e carregadores de acordo com as características da sua operação, com análise técnica-operacional e financeira. Através de dados da operação do cliente, o EnsSite realiza um comparativo entre as três tecnologias de baterias disponíveis e seus respectivos carregadores de alta frequência, permitindo selecionar a que efetivamente resultará no melhor desempenho da operação com o melhor retorno do investimento.

Diferenciais, vantagens e limitações

Falando sobre os tipos de baterias oferecidos pela empresa, incluindo aplicações, vantagens e limitações, Almeida destaca que as chumbo-ácido ventiladas são normalmente utilizadas em operações com demandas de uti-

lização leve, média e pesada, ou seja, utilizações de baterias em um, dois ou três turnos, por exemplo, e podem ser aplicadas em todos os tipos de equipamentos de movimentação de carga, como empilhadeiras, rebocadores, transpaleteiras, etc. “Como vantagem possuem um bom custo-benefício e alto índice de reciclagem, porém demandam mais cuidados de manutenção, trocas de baterias e tempos de carregamento mais longos.”

Já as baterias de lítio são mais indicadas para aplicações de utilização pesada, com três turnos, por exemplo, por possuírem maior autonomia quanto a ciclos de recarga e permitem carga de oportunidade com tempos curtos de carregamento, além de reduzirem necessidades de manutenção e trocas de baterias. Porém, possuem um custo bem mais elevado e baixo índice de reciclagem em comparação às outras tecnologias disponíveis.

Por fim, as baterias de chumbo puro são indicadas para aplicações de utilização média e pesada, ou seja, dois ou três turnos, por exemplo, e assim como as de lítio, permitem carga de



oportunidade com tempos curtos de carregamento, possuem autonomia maior que as baterias chumbo-ácido ventiladas, custo menor que as baterias de lítio e um alto índice de reciclagem e redução de necessidades de manutenção e trocas de baterias.

“Portanto, a tecnologia de baterias chumbo puro NexSys se apresenta como uma excelente alternativa para uma otimização da operação, com baixo impacto em investimentos e maior rentabilidade por permitir a intercambiabilidade com baterias chumbo-ácido ventiladas, sem necessidades de alterações nos equipamentos de movimentação de carga, o que não ocorre com a tecnologia de baterias de lítio que demandam equipamentos especificamente projetados e adaptados para sua utilização”, comenta Almeida.

Linha de produtos

Como se pode notar, a EnerSys oferece uma linha completa em soluções de baterias e carregadores para o segmento de logística, incluindo tecnologias de baterias chumbo-ácido ventiladas através da marca HAWKER, reconhecida pelo mercado pela sua qualidade e alta performance, além da tecnologia de baterias chumbo puro através da marca NexSys PURE e as de tecnologia de lítio através da marca NexSys ION.

“Buscando a melhor eficiência e performance das baterias, com base no know-how de mais de 100 anos de experiência, a EnerSys desenvolveu soluções em carregadores de alta frequência para cada tipo de bateria. Assim, temos os carregadores de alta frequência da marca IM-



Almeida: Ao lado da tecnologia convencional das baterias de chumbo-ácido ventiladas, a tecnologia de lítio tem sido apontada como a nova “tendência de mercado”

PAQ para as baterias chumbo-ácido ventiladas e os carregadores de alta frequência da marca NexSys+ para as baterias de chumbo puro e de lítio”, diz o gerente de contas.

Os carregadores de alta frequência da EnerSys são modulares, o que permite expansão de potência de carga utilizando o mesmo carregador, facilidade de manutenção com a substituição tipo “plug and play” apenas do módulo que apresente alguma falha, além de garantir a continuidade de operação de carga com o funcionamento dos demais módulos.

Um outro importante diferencial é a utilização de um perfil de carga IONIC exclusivo e patenteado pela EnerSys, que consiste em um algoritmo que realiza um diagnóstico do estado real de carga da bateria através de pulsos elétricos que são enviados durante todo o processo de carga, permitindo um carregamento eficiente, maior autonomia de carga da bateria, redução dos custos de

manutenção, com menor consumo de energia e com reestabelecimento da densidade do eletrólito próximo aos valores nominais, garantindo uma aumento de vida útil da bateria em 20% ou mais, conforme testes realizados em laboratório.

A empresa

A EnerSys é uma empresa multinacional, líder global em armazenamento de energia no segmento industrial. Com presença em mais de 100 países, fornece soluções de armazenamento de energia para as áreas de logística, transporte e armazenagem, redes de comunicação, banda larga via cabo, energias renováveis, energia industrial e serviços públicos, proteção e segurança, data centers, médica, aeroespacial e defesa.

No Brasil, a EnerSys possui duas plantas industriais, sendo uma em Guarulhos, SP – onde são produzidas e fornecidas soluções em baterias tracionárias, estacionárias e carregadores de alta frequência – e outra em Santa Rita do Sapucaí, MG – onde são produzidas e fornecidas soluções em sistemas de energia.

A EnerSys no Brasil atualmente possui uma planta com área de 67.000 m² e capacidade produtiva para atendimento da demanda do Brasil e demais países da América do Sul no segmento de logística. “Com planejamento estratégico de expansão das linhas de fabricação de produtos para o segmento ao longo dos próximos anos e com o desenvolvimento de novas tecnologias e inovações em soluções de armazenamento de energia buscamos atender as demandas atuais e futuras de nossos clientes e parceiros, reforçando nossa posição de líderes globais de soluções de armazenamento de energia para o segmento industrial”, completa Almeida. Logweb



Setor de serviços de logística precisa investir em tecnologia para crescer ainda mais

A adoção de soluções tecnológicas no setor garante aumento da produtividade e maior profissionalização dos clientes

Se antes da pandemia a transformação digital já era um tema latente do dia-a-dia das empresas de modo geral, hoje já passou de necessidade para ser uma realidade. Segundo o estudo “Mercado Brasileiro de Softwares – Panoramas e Tendências”, realizado pela Abes – Associação Brasileira das Empresas de Software, o Brasil recebeu US\$ 45,7 bilhões em investimentos em tecnologia em 2021, um avanço de 17,4% em relação a 2020.

Além disso, o levantamento também aponta que o setor pode crescer 14,3% em 2022. Isso coloca o Brasil no topo do ranking de investimento da América Latina. E, alinhada a essa tendência e necessidade do mercado, a Veloe vem, cada vez mais, reforçando seu compromisso com inovação e oferta de tecnologia para facilitar a gestão de frota e as atividades dos seus clientes que utilizam, além das tags, a solução Alelo Frota, incorporada ao portfólio da Veloe em março do ano passado. “Buscamos ser o parceiro ideal para nossos clientes e o mercado de frota e logística é muito importante para nós. Trabalhamos para ofertar o máximo de soluções que possam agregar valor, independentemente do tamanho ou do tipo de frota”, conta Mauro Telles, superintendente de produtos da Veloe. “É como conseguimos ampliar nossa oferta? Usando tecnologia. É a melhor for-



Telles: “Buscamos ser o parceiro ideal para nossos clientes e o mercado de frota e logística é muito importante para nós”

ma de conseguirmos otimizar, profissionalizar e alavancar resultados, tanto para nós quanto para nossos clientes”, completa Telles.

O lançamento do e-commerce no último mês de julho é uma das novidades que a Veloe está preparando para os clientes. Com ele, os gestores de frota podem solicitar propostas e contratar o Alelo Frota com uma nova experiência e muito mais liberdade, sem necessidade de um intermediário. “Essa possibilidade é totalmente self-service, prática e rápida para o cliente”, afirma o executivo. Porém, mesmo com a contratação do serviço sendo feita diretamente pelo cliente, a marca também oferecerá um executivo

responsável pelo acompanhamento e orientações sobre o melhor uso da plataforma. “Ter um *farmer*, como chamamos o profissional que cuida do pós-venda, é fundamental para garantir a melhor otimização e assertividade dos insights que nossa plataforma gera”, comenta Telles. Segundo ele, “é fundamental estarmos cada vez mais atentos às novas realidades trazidas pela transformação digital e levarmos essas facilidades aos nossos clientes”.

A princípio, a modalidade disponível para os clientes efetuarem a contratação pelo e-commerce é no modelo pré-pago e os serviços podem ser contratados por qualquer empresa que tenha alguma frota,

independentemente do tamanho, mercado de atuação, tipo de frota (leve ou pesada) ou principais rotas (urbano ou rodoviário).

Outra novidade que vai ajudar muito as atividades dos clientes é a nova solução de Vale-Pedágio, que agora funciona com APIs integradas, que fornecem todas as funcionalidades necessárias para gerenciar esse serviço. “Com isso, agora temos autonomia e todas as funcionalidades no nosso domínio. Essa nova arquitetura torna as funcionalidades mais rápidas e completas, com uma experiência ainda melhor”, explica Mauro.

Dessa forma, os clientes e parceiros que usam a Veloe para o pagamento do VPO (Vale-Pedágio Obrigatório), como embarcadores e transportadores, ganham inúmeras funcionalidades e facilidades, como: compra de saldo, consulta de placa, cadastro e precificação de rota (roteirização), compra de viagens, con-

sulta de status de viagem, recibo da viagem, cancelamento de compra e reemissão de viagem.

Além das novas ofertas, a Veloe também acredita que se conectar a parceiros que sejam players com DNA de inovação é uma ferramenta para impulsionar o negócio e ampliar a oferta de serviços. Pensando nisso, a marca já tem parceria com diferentes startups, como a Parkaz e a Cobli, por exemplo. A primeira é para oferta de lavagem automotiva com pacotes e descontos exclusivos para clientes Veloe, com pagamento via aplicativo. Já a segunda é para produtos de telemetria e videotelemetria, como a “Cobli Cam”, solução com câmeras munidas de inteligência artificial instaladas nas cabines dos veículos para identificar automaticamente distrações e comportamentos de direção perigosa. Com isso, é possível reduzir custos, diminuir acidentes,

entre outros. “A integração entre Cobli e Veloe traz inteligência, consistência e simplicidade para a gestão de frotas. A tecnologia está mais acessível, inteligente e já implementada em milhares de empresas. Os gestores contam com mais informação para atuar de forma inteligente e estratégica. Já os motoristas recebem feedbacks em tempo real para melhorar seu modo de condução e segurança. Tudo isso para descomplicar e potencializar o dia a dia e a operação das frotas”, afirma Rodrigo Mourad, presidente e co-fundador da Cobli.

“Precisamos estar atentos às necessidades dos nossos clientes e às tendências do mercado para conseguir ofertar o que há de melhor. A tecnologia e como você utiliza os insights e dados que ela gera serão os diferenciais entre as empresas. E o futuro está mais próximo do que parece”, finaliza Telles. Logweb



FILME STRETCH

O FILME STRETCH AJUDA NO ESTOQUE E MOVIMENTAÇÃO DOS PRODUTOS NO ARMAZÉM, PROTEGENDO-OS DE AVARIAS QUE PODEM OCORRER INTERNAMENTE.

O FILME STRETCH MTORRES PROPORCIONA A MELHOR SEGURANÇA NO EMPILHAMENTO DE TODOS OS TIPOS DE CARGAS.



(11) 99270-9373



VENDAS@MTORRESPACK.COM



AVENIDA. LUIZ ALVES CARDOSO SOBRINHO, N° 50, DOS TENENTES - EXTREMA/MG

Reforma tributária: se aprovada, provocará grandes impactos nas operações logísticas e nos transportes

Hoje, são duas PECs em tramitação, uma proposta pela Câmara dos Deputados, outra vinda do Senado Federal. E, nesta matéria especial, especialistas apontam os seus impactos e benefícios para a área de logística como um todo.

Hoje, temos duas PECs em tramitação: a PEC 45/2019, proposta pela Câmara dos Deputados, e a PEC 110/2019, vinda do Senado. E as perguntas que ficam, e são o tema central desta matéria de Logweb, abrangem: Qual delas mais impacta as operações logísticas e os transportes? Por quê? Veridiana Castanho Selmi, especialista tributário e líder de Produto na Synchro Solução Fiscal, a exemplo de outros participantes desta matéria especial, lembra que ambas as Propostas de Emenda Constitucional propõem a substituição de diversos tributos por um Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e um Imposto Seletivo. "O objetivo aqui não é a diminuição da carga tributária, mas uma possível simplificação da tributação." Nesse momento – diz Veridiana – é difícil afirmar o real impacto de cada uma das PECs, visto que existem mais de 200 propostas de emendas para cada uma delas, e que podem haver inúmeras modificações até que um dos textos seja efetivamente publicado. No entanto, no quadro ao lado podemos observar os principais pontos que impactariam as operações de logística e os transportes. De acordo com a especialista tributário e líder de Produto na Synchro, ambas as propostas originais impac-

tariam o setor de logística e transportes. Enquanto a PEC 45/2019 veta qualquer incentivo como, por exemplo, o crédito presumido de ICMS previsto no Convênio ICMS 106/96, tampouco a PEC 110 prevê incentivos específicos para o setor. Ao contrário, nesta última existe a previsão de onerar veículos e combustíveis, o que aumentaria seus custos. Adauto Bentivegna Filho, advogado e consultor jurídico do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP,



Marcella, da Abol: O setor sofrerá aumento da tributação pela unificação dos tributos que atualmente têm alíquotas menores, quando comparados aos setores de comércio e indústria

também aponta que ambas as PECs impactarão fortemente o setor de transporte e logística, caso venham

IBS	PEC 45/2019	PEC 110/2019
Tributos substituídos	IPI, PIS, COFINS, ICMS, ISSQN (5 Tributos)	IPI, IOF, PIS, Pasep, COFINS, CIDE-Combustíveis, Salário-Educação, ICMS, ISSQN (9 Tributos)
Alíquota	Terá alíquota uniforme para todos os bens tangíveis e intangíveis, serviços e direitos, podendo variar entre Estados, Distrito Federal e Municípios. Em caso de operações interestaduais ou intermunicipais, incidirá a alíquota do Estado ou Distrito Federal e do Município de destino.	Alíquota padrão, podendo haver alíquotas diferenciadas para alguns bens e serviços. Será aplicada de maneira uniforme em todos os Estados.
Benefícios Fiscais	Não permite benefícios fiscais, mas prevê devolução de imposto aos contribuintes de baixa renda, a ser regulamentado por Lei Complementar.	Permite a concessão de Benefícios Fiscais (por Lei Complementar) para os seguintes setores: operações com alimentos, inclusive os destinados ao consumo animal; medicamentos; transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano; bens do ativo imobilizado; saneamento básico; e educação infantil, ensino fundamental, médio e superior e educação profissional. Também prevê devolução de imposto aos contribuintes de baixa renda, a ser regulamentado por Lei Complementar.
Período de transição	A transição durará 8 anos, iniciando-se com uma alíquota "teste" de 1% pelo período de um ano, sendo os tributos atuais substituídos na proporção de 1/8 ao ano durante a transição.	A transição durará 5 anos, iniciando-se com uma alíquota "teste" de 1% pelo período de um ano, sendo os tributos atuais substituídos na proporção de 1/5 ao ano durante a transição.
Imposto Seletivo	Extrafiscal. Deve ser definido por Lei Ordinária ou Medida Provisória para produtos ou serviços (a serem definidos posteriormente) visando desincentivar seu consumo.	Arrecadatório. Operações com petróleo e seus derivados, combustíveis e lubrificantes de qualquer origem, gás natural, cigarros e outros produtos do fumo, energia elétrica, serviços de telecomunicações a que se refere o art. 21, XI, da Constituição Federal, bebidas alcoólicas e não alcoólicas, e veículos automotores novos, terrestres, aquáticos e aéreos.
Outros		Ampliação do IPVA para incluir aeronaves e embarcações, com arrecadação destinada aos municípios.

Fonte: Veridiana Castanho Selmi – Synchro Solução Fiscal



a ser implementadas. "O motivo é que a tributação no setor de serviços será bem maior do que é hoje, haja vista que o papel da indústria vem perdendo fôlego no cenário econômico."

Marcella Cunha, diretora-presidente da ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, também lembra que, em meio a essas duas propostas, nos últimos dois anos, o governo atual tentou defender uma terceira alternativa, em que um IVA federal seria criado a partir da fusão do PIS/Cofins, (com alíquota de 11% a 12%). A proposta também abarcaria reforma do IPI, do Imposto de Renda, com uma possível volta da tributação sobre lucros e dividendos e a desoneração da folha. Nenhuma das três, no entanto, ainda vingou.

Marcella ressalta que, na perspectiva das empresas de logística, o setor sofrerá aumento da tributação pela unificação dos tributos que atualmente têm alíquotas menores quando comparamos aos setores de comércio e indústria. Uma das principais diferenças entre a PEC 45/2019 e a PEC 110/2019, além da redução em números de impostos, são os benefícios fiscais. Enquanto a PEC 110 autoriza a concessão do

benefício fiscal, a PEC 45 não permite nenhum benefício.

Já o PL 3887/20 busca unificar as contribuições do PIS e Cofins, criando o CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). A alíquota incidiria sobre a receita bruta da empresa, acabando com a cumulatividade e permitindo à pessoa jurídica apropriar o crédito correspondente ao valor da CBS, destacado em documento fiscal relativo à aquisição de bens ou serviços.

Ricardo Luiz Rodrigues, Coordenador do Grupo Tributário Contábil da ABOL e Coordenador Fiscal do OL associado, Veloce, avalia que nenhuma das PECs ou o PL propõem reduzir a carga tributária, principalmente para o setor de serviços, que terá um aumento no pagamento de tributos. As propostas garantem a simplificação do nosso complexo sistema tributário.

Alessandro Dessimoni, vice-presidente Jurídico da Abralog – Associação Brasileira de Logística, também coloca que, por não apresentarem com clareza como será a tributação perante as atividades, resta incerta a definição de como tal imposto novo será calculado, principalmente para os segmentos de serviços, como os

de logística e transporte. "Há um grande risco de aumento de carga tributária, sem aproveitamento de créditos, já que boa parte da Reforma será regulamentada por lei complementar, deixando um ambiente de insegurança jurídica para o mercado."

Dessimoni continua: a preocupação abrange também a pretensão de tributação da propriedade de veículos automotores, afetando a atividade de transporte. Este é diretamente vinculado às cadeias de produção de bens, uma vez que são responsáveis pela circulação nacional de mercadorias.

Além disso, os setores correm o risco de perder os benefícios de desoneração de impostos que possuem, conforme a legislação atual, posto que ambas as propostas trazem a ideia de vedar a concessão de benefícios fiscais.

"A PEC 110/2019 apresenta algumas exceções sobre o tema, incluindo nessa ressalva as operações de transporte. Todavia, a PEC 45/2019 traz a vedação de forma integral, o que a torna mais agravante para o nosso setor, que, sem os benefícios atuais, terá um aumento imediato de custos."

Em regras gerais – continua o vice-presidente Jurídico da Abralog –, percebe-se que as propostas foram feitas com a percepção do Poder Público quanto ao volume arrecadado, no entanto, não se levou em consideração o impacto que o redesenho da estrutura tributária terá para os contribuintes prestadores de serviços, especialmente na logística e transporte, que impactam a cadeia produtiva no país. A possível mudança gerará majoração imediata de tributação, o que irá se refletir imediatamente no aumento do custo total do setor produtivo brasileiro.

Já na visão de Thiago Testini de Mello Miller, sócio administrador, José Carlos Higa de Freitas, sócio, e de Natália Pereira Dias, advogada plena, todos da Advocacia Ruy de Mello Miller, os dois projetos apresentam pontos em comum, que passam pela redução do número de impostos e a simplificação do sistema.

Considerando o setor de transporte, entretanto, se pode destacar uma diferença quanto ao imposto seletivo. Enquanto a PEC 110 estabelece a natureza arrecadatória deste imposto, definindo de antemão a sua incidência sobre operações com petróleo, combustíveis e lubrificantes, a PEC 45 define um caráter de extrafiscalidade, incidindo sobre determinados bens e serviços com o objetivo de desestimular o consumo, não prevendo, entretanto, para quais produtos ou serviços ocorrerá a cobrança deste imposto.

“Se tomarmos apenas este fato, poderia ser dizer que a PEC 110 pode afetar mais e imediatamente as operações logísticas e de transportes por atingir um insumo fundamental para o setor de transportes, mas não se pode estabelecer uma afirmação categórica neste momento sobre o assunto”, afirmam os três advogados. Já para Diogo Wakizaka, vice-presidente de Relações Governamentais da Becomex, a análise do real impacto de cada uma destas PECs

dependerá das características das operações de cada empresa e também da forma como as propostas venham a ser regulamentadas após aprovadas.

Ambas as PECs partem dos mesmos princípios (base ampla para tomada de créditos, não-cumulatividade plena, tributação no destino, não incidência sobre as exportações etc.), mas é possível tirar alguns exemplos de impactos diferentes em relação aos textos dessas duas PECs, diz Wakizaka.



Wakizaka, da Becomex:
Os impactos das duas PECs tendem a significar uma elevação na carga tributária para o setor, bem como para o consumidor final

Se analisarmos pelo número de tributos que serão eliminados, a PEC 110/2019, em sua redação original (sujeita a emendas ainda em análise), parece ser mais contundente, uma vez que ela previa a substituição de todos os tributos segundo o texto da PEC 45/2019 (PIS, COFINS, IPI, ICMS e ISS) e ainda a substituição do Pasep, do IOF, do Salário-Educação e da CIDE-Combustíveis.

Já em relação à regra de “alíquota única”, a PEC 45/2019 prevê uma única alíquota aplicável para todos os bens e serviços, mas com autonomia para União, Estados e Municípios fixarem suas próprias alíquotas, ao passo que a PEC 110/2019 autoriza a aplicação de alíquotas diferentes para diferentes tipos de bens e ser-

viços, mas estas alíquotas deverão ser homogêneas em todo o território nacional. “Dessa forma, nos parece que a PEC 45/2019 pode impactar de forma mais significativa o segmento, tendo em vista a previsão de alíquota única para Estado/Município, sem distinção do bem ou serviço, de forma que há uma possibilidade de elevação da carga tributária relacionada à parcela tributada pelo ISSQN, que, em geral, apresenta alíquotas inferiores às do ICMS.”

Em relação aos benefícios fiscais – continua o vice-presidente de Relações Governamentais da Becomex –, ambas as PECs preveem a sua vedação, porém, no caso da PEC 110/2019, há uma lista de produtos e serviços (alimentos, transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano, medicamentos, saneamento básico, bens do ativo imobilizado etc.) que excepcionam essa regra. Dessa forma, o setor de logística e transporte pode vir a ter um menor impacto em relação à tributação dos bens destinados ao ativo imobilizado, por exemplo, caso prevaleça a redação da PEC 110/2019. Na análise de Arno Gleisner, diretor de Comércio Exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), a manutenção da carga tributária global é um dos pontos em comum entre as duas PECs. Contudo, o redesenho da estrutura tributária como proposto causa aumento, mesmo que indireto, da tributação no setor. Citam-se como exemplo desse aumento indireto a hipótese que impossibilita o crédito, pelos adquirentes finais, dos valores gastos com combustíveis, devido ao tratamento monofásico que estes teriam, o que vai contra a lógica de amplo crédito na tributação sobre valor agregado; bem como a existência de um tributo seletivo incidente sobre combustíveis em geral, que cria uma distorção no setor de transporte e logística. Vale lembrar que, atualmente, o Sistema Tributário Nacional possui uma

base tributável compartilhada pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, onde diferentes impostos incidem sobre as empresas a depender de diversos fatores (setor, produto, local, atividade etc.). Além disso, com base no pacto federativo, é permitido a concessão de diferentes incentivos fiscais em cada ente da federação para um determinado setor, conforme o interesse econômico local.

“Nesse sentido, tanto a PEC 45/2019 como a PEC 110/2019 possuem o objetivo de alterar o sistema de tri-



Para **Gleisner**, da Cisbra, se as PECs forem aprovadas haverá drástica diminuição da burocracia e das inseguranças que permeiam o sistema tributário atual

butação das empresas com o foco na simplificação e a racionalização da tributação sobre a produção e a comercialização de bens e a prestação de serviços, por meio da substituição de tributos, sendo nove na PEC 110/2019 (IPI, IOF, PIS, Pasep, Cofins, CIDE-Combustíveis, Salário-Educação, ICMS, ISS) e cinco na PEC 45/2019 (IPI, PIS, Cofins, ICMS, ISS). Dessa forma, a simplificação dos tributos por um modelo similar ao IVA (Imposto de Valor Agregado) vem ao encontro do que já é praticado na maioria dos países desenvolvidos. Caso alguma das PECs seja aprovada, o setor de logística e transporte pode ser profundamente redesenhado no território nacional”, coloca, por sua vez, Ro-

drigo de Castro Barros, sócio-diretor na Connexion Consulting.

Helmuth Hofstatter, CEO e um dos fundadores da LogComex, também falando sobre os impactos destas PECs nas operações logísticas e nos transportes, lembra que, com a possível unificação, os diversos impostos deixarão de ser cobrados nas operações de forma assíncrona. Ou seja, não deverá haver cobranças com taxas diferenciadas a nível Estadual, Federal ou Municipal e sim uma reunião das tributações. “A principal diferença entre as duas propostas é a de que a PEC 110/2019 aceita a criação de regimes de tratamentos diferenciados, enquanto a PEC 45/2019 extingue todos os regimes e não permite a criação de novos. Ambas adotam a tributação mediante o princípio do destino, em vez da origem, como é atualmente. Acredito que este cenário seja positivo para as operações logísticas, incluindo transportes, já que pode simplificar o cumprimento de obrigações tributárias. Isso reduziria os custos de operação e permitiria uma contribuição para que as empresas realizem investimentos em inovação nas suas operações. Porém, mesmo parecendo ser uma reforma positiva, é preciso ter atenção sobre os valores que passarão a ser cobrados.”

Consequências

Sobre as consequências destes impactos para os setores de logística e transporte, Miller, Freitas e Natália, da Advocacia Ruy de Mello Miller, ressaltam que o texto de ambas as PECs aponta para a redução da carga tributária e a simplificação do Sistema Tributário Nacional, por meio da substituição de determinados tributos já existentes pelo imposto sobre bens e serviços e o imposto seletivo.

“A promessa de exclusão de um tributo, no entanto, não garante redução da carga transferida ao contribuinte. Essa é uma ressalva que se justifica ao ana-

WEBINARES também estão no foco da Logweb

Algumas das maiores empresas do setor de logística já estão fazendo **parcerias** com a **Logweb** para a realização de **webinars** sobre os mais diversos assuntos. Nós organizamos, divulgamos e fazemos o gerenciamento do evento, **trazendo sua empresa para mais perto dos potenciais clientes.**

**FALE COM
A GENTE**

**ENTRE EM CONTATO
COM Maria:
11 9 4382.7545**

lisar operações de logística e transporte, porquanto a norma, em sua generalidade, não abrange todos os aspectos da cadeia de logística e de transporte e, inadvertidamente, poderá haver aumento da tributação. Podemos citar como exemplo desse risco o fato de ambos os projetos não definirem claramente o modelo da incidência do tributo e não serem claros ao propor o 'creditamento'. No caso da PEC 45/2019, inclusive, a preocupação pode ser maior para o setor de logística, considerando que a norma prevê a extinção de benefícios fiscais."

Wakizaka, da Becomex, avalia que, especificamente para os setores de logística e transportes, a vedação aos benefícios fiscais pode trazer um impacto significativo, uma vez que, atualmente, o segmento de transportes possui a previsão de crédito presumido/outorgado de ICMS (Convênio 106/99) para os contribuintes que assim optam pelo benefício.

Além disso, há, em ambas as PECs, a previsão da tributação de locações e cessões de bens e direitos, exceto bens imóveis, o que implica em tributação que não ocorre no cenário atual, elevando a carga tributária. Ademais, a não tributação no caso da locação de bens imóveis pode significar diminuição no montante de crédito tomado em relação a essas operações.

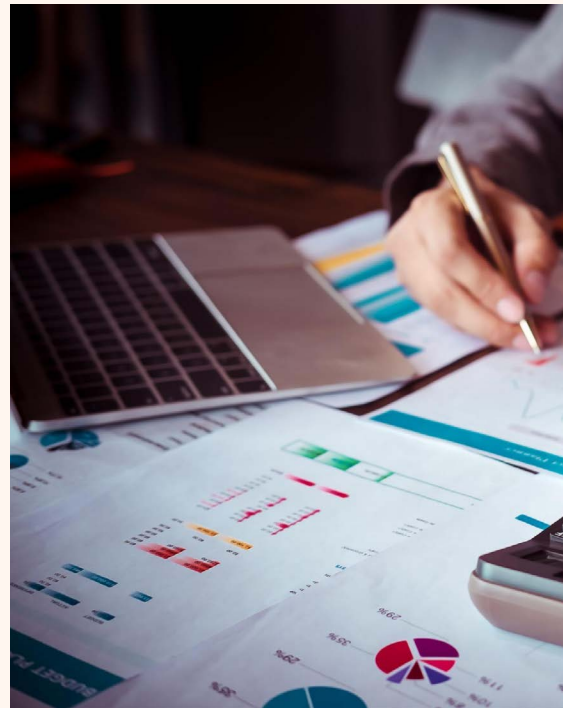
Em relação ao Imposto Seletivo, a PEC 110/2019 prevê expressamente a possibilidade de incidência deste nas operações com petróleo e seus derivados, combustíveis e lubrificantes de qualquer origem, gás natural e veículos automotores novos, terrestres, aquáticos e aéreos, o que pode gerar como reflexo uma elevação de carga tributária para o setor, principalmente se levarmos em consideração a possibilidade de inclusão expressa dos veículos aquáticos e aéreos no âmbito de tributação pelo IPVA. "Pode-se dizer que, em resumo, os impactos das mencionadas PECs

tendem a significar uma elevação na carga tributária para o setor, bem como para o consumidor final. Inclusive, a localização do consumidor do serviço será fator determinante para o montante da carga tributária, visto que existirá uma alíquota padrão por Estado e Município", completa o vice-presidente de Relações Governamentais da Becomex.

Bentivegna Filho, do SETCESP, também lembra que, embora haja um processo de transição de um sistema para o outro, o certo é que teremos um forte impacto de aumento da carga tributária no setor de serviços de, aproximadamente, 8% em média, o que elevará muito os preços e a necessidade de uma reengenharia tributária.

Gleisner, da Cisbra, também acentua que o setor tem se mostrado receoso com as propostas de reforma tributária em tramitação por causa dos impactos que podem vir a ser sentidos nos custos envolvidos nas operações de transporte. Isso porque, presentemente, o setor possui inúmeras desonerações de ICMS, ISS, PIS e Cofins, que não mais existiriam com um IBS ou CBS. Tendo em vista que a PEC 110, em seu substitutivo, prevê a possibilidade, por Lei Complementar, de regimes diferenciados para operações com combustíveis e lubrificantes, a PEC 45, que estabelece uma taxa única para todos os bens e serviços, poderia ser considerada aquela com maiores impactos negativos.

Naturalmente, com a aprovação de uma PEC no âmbito da simplificação tributária, a guerra fiscal entre estados, ou seja, as diferentes concessões de alíquotas tributárias a dependerem da localidade podem ser fortemente impactadas. Assim, as empresas devem redefinir suas estratégias de localização para melhor atendimento aos consumidores, pois, atualmente, em geral, o maior peso para a decisão da localização de uma empresa (fábrica ou Centro de Dis-



"É preciso dizer que em nenhuma das propostas existia inicialmente menção à desoneração da folha salarial", pontua **Céglio**, do GBA Advogados Associados

tribuição) está baseada no regime tributário e incentivos fiscais concedidos em cada Estado.

"Logo, com o fim da guerra fiscal entre os estados, naturalmente, as empresas tendem, com o tempo, a localizar suas instalações próximas aos consumidores para melhor atendê-los e reduzir seus gastos com transportes. Em resumo, há boa probabilidade de melhorar o prazo de entrega para os consumidores e reduzir as despesas com o frete para o consumidor", aponta, agora, Barros, da Connexion.



Gabriella, do Grupo TDG:

O importante é consolidarmos uma proposta robusta em termos de desburocratização e simplificação do sistema tributário brasileiro

Hofstatter, da LogComex, também lembra que existem regras tributárias diferenciadas para cada Estado. Então, as PECs propostas visam a facilitação da tributação e otimização de custos. Por exemplo, a alíquota da PEC 45 incidirá sobre o valor da venda ou da prestação de serviços, sem a distinção das características do produto ou serviço. Enquanto a PEC 110 prevê a unificação de até 9 tributos. “Como falei anteriormente, acredito que as consequências sejam positivas. As empresas de logística e transporte poderão realizar

uma reorganização financeira com a reforma tributária e passar a olhar para a inovação do setor com mais atenção, investindo em tecnologias de ponta que permitam a gestão de embarque completa e tragam visibilidade operacional em tempo real, visando a otimização e o ganho de vantagem competitiva no mercado”, completa o CEO da LogComex. Eduardo Camargo, CEO do grupo contábil Emasfi, também é otimista. Para ele, a implantação do IBS reduziria os trâmites burocráticos porque a forma de apuração seria simplificada. “Atualmente, as empresas consomem em média 1.501 horas por ano apenas para apurar impostos e cumprir todas as obrigações que a legislação impõe. Certamente esse tempo cairá bastante.”

Outro otimista, Pedro Tavoni Céglio, advogado no escritório GBA Advogados Associados, acredita que o recolhimento unificado dos tributos torna mais simples o cumprimento das obrigações fiscais. O que implicaria em maior eficiência de tempo e de produção.

As consequências podem ser muito positivas, em relação à desburocratização tributária, como a redução e simplificação na apuração mensal dos tributos e entrega de obrigações acessórias.

Ainda na visão de Gabriella Menegetti, presidente do Grupo de Tributos e Desburocratização (TDG) do World Trade Center (WTC) Curitiba e gerente tributária para o Grupo Thales no Brasil, e Ricardo Guimarães, vice-presidente do Grupo TDG do WTC Curitiba e diretor tributário da Electrolux na América Latina, com relação ao mix de impostos e à proposta inicial de alíquotas, “nos parece que a possibilidade de diferenciação entre bens e serviços – e também a possibilidade do imposto seletivo como forma de desonerar segmentos que possuem impacto direto em toda a cadeia econômica – traria impacto positivo ou, no mínimo, conseguiria

manter a carga tributária já existente, mas com ganho na simplificação”. Completando esta questão, Veridiana, da Synchro, ressalta que as consequências, por um lado, seriam uma ampla reforma tributária, que simplifique e desburocratize ao unificar tributos e acabar com a cumulatividade, devendo aquecer a economia ao reduzir o custo para se manter em conformidade fiscal, trazendo ganhos para todos os setores, em especial ao de logística e transportes, representando uma considerável diminuição de apurações tributárias e de cumprimento de obrigações acessórias por parte das empresas.

“No entanto, é sabido que estes setores hoje possuem benefícios e desonerações que seriam perdidos após a aprovação dos textos das PECs que estão em debate no Congresso, o que levaria a um aumento imediato carga tributária. Ainda, caso seja aprovada a PEC 110/2019, seria necessário adequar-se ao impacto do Imposto Seletivo sobre combustíveis e veículos e à ampliação do IPVA sobre aeronaves e embarcações. Já a aprovação da PEC 45/2019 manteria diferentes alíquotas para um determinado produto/serviço de acordo com o destino, levando as empresas a considerarem esse fator na formação dos preços e nas estratégias empresariais a serem adotadas”, acrescenta a especialista tributária e líder de Produto da Synchro.

Folha de pagamento

Também há que se considerar as consequências destes impactos na folha de pagamento dos setores de logística e transporte. De acordo com Marcella, da Abol, a desoneração da folha tornou-se um mecanismo imprescindível para os setores que empregam intensivamente no país, como é o caso das empresas de logística. Só o segmento de Operadores Logísticos, hoje composto

por mil empresas de diferentes portes, é responsável por empregar 2 milhões de pessoas, de forma direta e indireta. Isso representa 2% das pessoas ocupadas no Brasil.

“Portanto, no bojo ou não de uma reforma tributária ampla, a manutenção – e até mesmo a atribuição de caráter permanente à desoneração – se faz imprescindível para o setor. Do contrário, o cenário será de demissões e de interrupção de planos de novas contratações”, acentua a diretora presidente da ABOL.

De modo geral, a desoneração da folha permite às empresas dos setores de logística e transporte pagarem alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta – além de 20% sobre a folha de salários. A ideia é que esse mecanismo concentre maior contratação de pessoas, gerando a manutenção de milhões de empregos no país. Ao aumentar a carga tributária sobre o emprego, o resultado seria demissão em massa e não é o propósito que se espera do Governo. Contudo, dependeria de uma lei distinta, visto que não está previsto nas duas propostas de emenda, complementa Hofstatter, da LogComex.

Antes de continuar com o debate sobre este tema, é conveniente ver o apontamento de Camargo, do Emasfi: A desoneração é regulada pela Lei Federal 12.546/11 que sofreu recente alteração recente, por meio da Lei 14.288/21 que prorrogou a desoneração da folha até o final de 2023. “Portanto, por ora não deverá ter nenhuma modificação. É bom lembrar que tramita no Senado Federal uma proposta para prorrogar este prazo até o final de 2026, através do Projeto de Lei 2541/21 que foi originário da Câmara dos Deputados.”

Sendo uma importante fonte de arrecadação, e apresentando uma relação de custo alto para as empresas, não há como seguir uma reforma sem a análise desse tema. Todavia, há uma ausência de discussão sobre a tributação de folha de salário nos

textos da reforma tributária, aponta, agora, Dessimoni, da Abralog.

A PEC 45/2019 apresenta a ideia de extinguir toda a tributação arrecadatória federal e substituí-la por um tributo único, o IMF – Imposto Sobre Movimentação Financeira, apresentado por Luciano Bivar. Analisando a proposta pelo ponto de vista do contribuinte, reduziria a quase zero as obrigações acessórias, pois seria feito no bojo da instituição financeira.

Há também a proposta do Governo, ainda não apresentada oficialmente, de criar um tributo a mais sobre a movimentação financeira, como justificativa de que o cálculo com base no



Camargo, do Emasfi: Atualmente, as empresas consomem em média 1.501 horas/ano apenas para apurar impostos e cumprir todas as obrigações que a legislação impõe

IVA já é ultrapassado, sendo mais interessante ter uma alíquota única para a tributação. Este último possui grandes comentários negativos e opostos na Casa legislativa, e ambos os temas não têm sido pauta principal durante a discussão da reforma tributária.

“Assim, levando em consideração que (i), as empresas prestadoras de serviço possuem um alto custo com folha de salário, e, (ii), a reforma tributária resultará num aumento de carga tributária para os setores, as áreas de transporte e logística vêm sugerindo, como forma de mitigação do impacto de adoção do IVA, a apropriação dos valores de-

pendidos a título de folha de salário, como crédito para fins de dedução do tributo sobre valor agregado. A medida tende a relativizar as vantagens da contratação no modelo PJ, o que vem sendo objeto de combate do Governo Federal, pois não sendo adotada uma sistemática nesse sentido, será mais vantajoso para as empresas subcontratarem a sua atividade”, explana o vice-presidente Jurídico da Abralog.

Os advogados da Ruy de Mello Miller também colocam que, como dito anteriormente, está prevista a extinção da PIS e da Cofins por meio da PEC n. 45/2019 e, na PEC N. 110/2019,



Barros, da Connexion: “Caso alguma das PECs seja aprovada, o setor de logística e transporte pode ser profundamente redesenhado no território nacional”

acrescenta-se a extinção da CSLL. A discussão sobre as contribuições recolhidas pelo empregador sobre as folhas de pagamento, no entanto, não foi devidamente tratada pela PEC 45/2019, além das adaptações do texto constitucional em razão da substituição do tributo pelo IBS (imposto sobre bens e serviço).

“Por outro lado, temos um melhor aprofundamento na PEC 110/2019 com a previsão de que as contribuições incidentes sobre folha de pagamento possam ser substituídas, total ou parcialmente, por contribuição incidente sobre receita ou faturamento em determinados setores de ativi-

dade econômica, definidos em lei, podendo o setor de logística e transporte ser incluído nessa hipótese. Também, a lei poderá instituir outras fontes de custeio da previdência social em substituição, total ou parcial, à contribuição mediante estabelecimento de adicional do IBS para financiar a previdência social. Por fim, a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) é extinta, mas a sua base, na verdade, será incorporada ao Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ)", apontam Miller, Freitas e Natália.

A desoneração da folha de pagamento opera sobre uma lógica que compara a tributação de 1,5% sobre a receita bruta da empresa com os 20% incidentes sobre a folha de pagamentos, diz, agora, Wakizaka, da Becomex.

Dessa maneira, as empresas que são intensivas em mão-de-obra, com folhas de pagamento expressivas, em geral se beneficiam com a troca da

tributação da Contribuição para o INSS de 20% incidente sobre a folha de pagamento pela Contribuição Previdenciária sobre Receita Bruta – CPRB, que incide a uma alíquota menor (no nosso exemplo, 1,5%) sobre o valor de receita bruta, principalmente, se for o caso, se levamos em consideração uma exclusão da base de cálculo de valores de receitas decorrentes de exportações ou de transporte internacional de carga.

"Dessa forma, ressaltamos que os textos originais das PECs em debate não apresentam dispositivos prevendo a desoneração da folha de salários, mas que a redação da PEC 110/2019 prevê autorização para implementação de benefícios previdenciários", completa o vice-presidente de Relações Governamentais da Becomex.

"A desoneração da folha de pagamentos busca reduzir os encargos previdenciários para determinados setores econômicos por meio da

substituição da alíquota, que pode alcançar até 20% sobre um tributo aplicado percentualmente sobre a receita bruta. Analogamente aos demais setores que já se beneficiaram dessa alternativa, a depender da situação de cada empresa, o setor de logística e transporte pode ser impactado positivamente com a redução dos encargos e, assim, o aumento da competitividade por meio da redução das despesas", acrescenta Barros, da Connexion.

É preciso dizer que em nenhuma das propostas existia inicialmente menção à desoneração da folha salarial. Inclusive, porque, como dito, o objetivo central não é exatamente a diminuição direta da carga tributária. Contudo, prossegue Céglio, do GBA Advogados Associados, ambas as PECs possuem um grande número de emendas propostas nas comissões em que tramitam, entre elas, propostas para a desoneração da folha.

LOGWEB, MULTIPLATAFORMA EM MÍDIA NO SEGMENTO DE LOGÍSTICA

Conteúdo

- por voz
- por imagem
- temporário
- por vídeos
- por textos

Público-Alvo: Canais que te conectam a segmentos e pessoas específicas e eficazes

Canais e Ações: Estratégia típica da mídia segmentada

Conteúdos adaptáveis: De acordo com seu alvo. Cada mídia, um conceito

Orçamento: Ao contrário do que se imagina, estabelecido e aberto, a mídia pode melhorar muito seus benefícios

Somos parceiros: Mostre sua linha de chegada com o cliente, te ajudaremos objetivamente.



GRUPO

Logweb

Fale com
Maria Zimmermann

11 9 4382-7545

maria@logweb.com.br

www.logweb.com.br

Portal.e.Revista.Logweb

@logweb_editora

logweb_editora

Canal Logweb

@grupologweb

t.me/logweb



O texto final da proposta poderá, ou não, contemplar essa pauta – o que somente saberemos quando da votação final pelas Comissões.

Sabe-se que a desoneração da folha é medida que certamente permitiria ao empresário realizar, por exemplo, mais contratações, e efetuar mais investimentos na operação. Todavia, como o produto da tributação sobre a folha é destinada ao custeio da Seguridade Social, que já é deficitária, eventual desoneração não pode ser feita de maneira irresponsável ou populista. “Em minha opinião, a proposta deve ser acompanhada de estudo sobre o impacto nas contas públicas e indicação de fonte de receita capaz de compensar a queda arrecadatória que se materializaria”, completa o advogado do GBA Advogados Associados.

Já Gabriella e Guimarães, do Grupo TDG do WTC Curitiba, lembram que ambas as propostas consideram manter o regime especial de tributação para as pequenas e médias empresas, cuja desoneração das folhas de pagamento está inclusa, ou ainda preveem a segregação entre bens e serviços e a tributação seletiva para segmentos de mercado que tenham impacto econômico abrangente. “Nos parece que o momento seja de pensarmos em uma forma disruptiva, ponderando sempre os prós e contras e que, ao final, a cadeia geral de suprimentos não seja onerada. O importante é avançarmos com a discussão sobre a Reforma Tributária, consolidarmos uma proposta robusta em termos de desburocratização e simplificação do sistema tributário brasileiro, chamando atenção para os segmentos de grande impacto econômico, como os de logística e transporte”, diz Gabriella.

Bentivegna Filho, do SETCESP, ressalta que as reformas tributárias propostas não se aprofundam nesta questão, mas a tendência é a continuidade da desoneração. Porém, para isso, tem que se pensar em como resolver

a questão do FGTS, a contribuição para o SEBRAE, para o Sistema “S”, entre outros, que incidem na forma de pagamento de salários.

Veridiana, da Synchro Solução Fiscal, fecha esta questão também destacando que, atualmente, por força da Lei 14.288/2021, que alterou a Lei nº 12.546/2011, as empresas de 17 setores, incluindo transporte rodoviário de cargas, poderão manter o recolhimento da contribuição previdenciária sobre a receita bruta (CPRB) até 31 de dezembro de 2023, ou seja, ao invés de recolher 20% sobre a folha de salários, podem optar pelo pagamento de alíquotas entre 1% a 4,5% sobre a receita bruta.

O objetivo dessa desoneração é incentivar a contratação formal de mão de obra nesses setores. Contudo, para compensar a perda de receita pelo governo, houve a prorrogação também do adicional de 1% sobre a alíquota da Cofins-Importação, como forma de compensação. “A intenção do governo seria abordar o tema da desoneração da folha de pagamentos numa quarta fase da reforma tributária, somente após unificação de tributos, começando pela unificação do PIS e COFINS prevista na PL 3887/20, passando pela reforma prevista na EC 119/2019 e alteração do imposto de renda, com tributação de lucros e dividendos. O tema é bastante sensível ainda. Embora seja defendida por alguns legislado-



Veridiana, da Synchro: “Estes setores hoje possuem benefícios e desonerações que seriam perdidos após aprovação dos textos das PECs que estão em debate”

res, muitos questionam o real impacto que esta política traz em relação ao crescimento do emprego. Assim, uma reforma do sistema tributário pode significar, ao menos por um tempo, o fim das prorrogações em relação à desoneração da folha de pagamentos, impactando diretamente a tributação das empresas do setor de transportes e logística, resultando em possível aumento de carga tributária”, conclui a especialista tributário e líder de Produto na Synchro.

Benefícios

Muito se falou sobre os aspectos negativos das duas PECs, mas também é preciso levar em conta os benefícios decorrentes da aprovação des-





Dessimoni, da Abralog: “Há risco de aumento de carga tributária, sem aproveitamento de créditos, já que boa parte da Reforma será regulamentada por lei complementar”

tas, particularmente para os OIs e as transportadoras.

Na visão de Dessimoni, da Abralog, a proposta da substituição dos tributos pelo IBS tem como objetivo simplificar a trâmite tributário. Assim, a mudança resultará em maior agilidade e eficiência para as transportadoras e Operadores Logísticos, permitindo uma maior produtividade e crescimento econômico. “A simplificação tem que ser a palavra de ordem, pois reduz a complexidade da legislação tributária no Brasil.”

Como exemplo, tem-se o caso das empresas que alocam seus Centros de Distribuição em locais com custo de logística mais elevado, visando utilizar-se de benefícios fiscais previstos no local para a redução do montante pago de imposto.

“Com a aprovação das propostas, esses benefícios fiscais deixarão de existir e a tributação será mais simplificada, fazendo com que as empresas aloquem racionalmente seus Centros de Distribuição, reduzindo o custo de logística, sem elevar a carga tributária”, diz Dessimoni.

Outro benefício deveria ser a neutralidade do sistema tributário, gerando uma concorrência leal entre as empresas na medida em que determinado segmento terá a mesma carga tributária, competindo através do

nível de serviço prestado e de suas competências, e não através de ganhos tributários. Isso irá gerar ambiente de negócio mais saudável, aumentando a produtividade e eficiência da logística.

Por fim, vão acabar com os impostos em cascata, que oneram toda a cadeia de abastecimento, carregando um custo fiscal para o consumidor final, completa o vice-presidente Jurídico da Abralog.

Os principais benefícios são a simplificação e a racionalização da tributação, modificando uma base tributável atualmente compartilhada entre a União, Estados e Municípios. Uma série de impostos será extinta, como o IPI, PIS, Pasep, COFINS, CIDE-combustíveis, ICMS e ISS, de modo a consolidar a sua base em dois novos impostos: O IBS (imposto sobre bens e serviços) e o imposto seletivo, relacionam os advogados da Ruy de Mello Miller.

Ainda segundo eles, o IBS atuará de forma semelhante ao imposto sobre valor agregado (IVA), tal qual ocorre em muitos países desenvolvidos. “Certamente a experiência internacional servirá como norte para a consolidação desta mudança, que beneficiará tanto os Operadores Logísticos quanto as transportadoras. Espera-se que se confirme a expectativa de uma alíquota padrão e a tendência de aplicação uniforme em todo território nacional, de modo a reduzir sensivelmente a complexidade atual do nosso sistema, o que é fundamental para que as empresas se concentrem naquilo que é mais importante: a produção de valor”, apontam Miller, Freitas e Natália.

Wakizaka, da Becomex, lembra que as propostas das duas PECs se referem à simplificação da tributação, principalmente de bens e serviços. Isto é, a eliminação de diversos tributos, que serão substituídos por um único imposto.

Ademais, a adoção dos critérios de imposto “por fora” e de tomada

“ampla” de crédito financeiro darão mais transparência para o sistema tributário e maior assertividade para os contribuintes no momento da apuração dos tributos, com a consequente diminuição das horas gastas com o compliance tributário.

Isso tudo contribui para a diminuição do “custo tributário” para os Operadores Logísticos e transportadoras, com menor emissão de documentos fiscais e menor complexidade burocrática nas operações.

A aprovação de uma dessas PECs também deverá simplificar análises de planejamentos tributários para fins de abertura de novos estabelecimentos, visto que as alíquotas (cargas tributárias) serão mais padronizadas.

Pontos e estabelecimentos de hub são importantes para a sustentabilidade da operação logística, de forma que a simplificação da tributação pode beneficiar a padronização da carga tributária e custo da operação, evitando o efeito reflexo da necessidade de transitar desnecessariamente com mercadorias, a fim de atender critérios de planejamento fiscal.

Dessa forma, completa o vice-presidente de Relações Governamentais da Becomex, a eficiência das empresas de logística e de transporte passa a ser medida pela sua real operação, e não pelos aspectos tributários da mesma.

Para Gleisner, da Cisbra, se a PEC 110 e/ou a PEC 45 vierem a ser aprovadas haveria drástica diminuição da burocracia e das inseguranças que permeiam o sistema tributário atual: com a simplificação da cobrança de impostos e a concentração da arrecadação, todo processo se torna mais transparente, a informalidade passa a ser uma realidade mais distante. Contudo, as particularidades de cada setor podem fazer com que o impacto inicial, até a readequação de todo o sistema e mercado, seja menos favorável.

Operadores Logísticos e transportadores se localizam estrategicamente próximos ao mercado consumidor. Assim, com a aprovação de uma PEC e consequente redução da guerra fiscal, há uma tendência dos embarcadores revisarem a sua malha logística, definindo novas instalações ou locais para essas instalações. Ainda, continua Barros, da Connexion, há tendência de as empresas que atuam em território nacional seguirem a tendência mundial com a abertura de "microfulfillments", ou seja pequenas instalações de atendimento de pedidos, como, por exemplo, as dark stores. Em resumo, com o fim da guerra fiscal, as decisões de localização das instalações serão orientadas por fatores logísticos, e não mais pelos incentivos fiscais concedidos pelos estados.

"No cenário atual, o PIS COFINS, ISS e ICMS são os principais tributos que impactam os Operadores Logísticos e transportadoras, afetando diretamente as cotações de seus serviços. O ICMS, em especial, afeta muito as operações, principalmente interestaduais, pois as diferenças de tributação decorrente das variações de alíquotas podem ser superiores aos custos logísticos. Assim, não é incomum que alternativas fiscais sejam consideradas no momento de se definir a localização de um armazém, filial, projeto logístico, etc."

Veridiana, da Synchro, prossegue: com a aprovação destas PECs, espera-se reduzir a complexidade destas tributações, diminuindo os gastos decorrentes da burocracia que hoje é necessária para se manter a conformidade fiscal. "Além disso, a unificação dos tributos, com a utilização de uma alíquota padrão uniforme em todo território nacional, afetaria diretamente as estratégias das transportadoras e Operadores Logísticos, que poderão, finalmente, adotar modelos de Supply Chain com base somente na produtividade operacional", completa a especialista tributária e líder de Produto da Synchro.

Outro otimista, Camargo, do Emasfi, acredita que, a princípio, o maior dos benefícios é a redução de custos de gestão fiscal, tendo em vista a simplificação do sistema de apuração, escrituração e recolhimento de tributos; simplificação do processo de débito e crédito; e a modificação do meio de imposição de alíquota. Esse item é hoje conhecido como "por dentro", ou seja, no custo do frete. A alteração é pôr o imposto "por fora", de forma que a alíquota não vai compor o preço do frete. Em primeiro lugar, a discussão sobre a Reforma Tributária Brasileira, e a consequente aprovação de uma PEC,



Guimarães, do Grupo TDG: "Esperamos que a segregação entre bens e serviços e a tributação por seletividade possam assegurar que este setor não seja onerado"


deve nos trazer no mínimo a desburocratização e simplificação tributária, que hoje é um custo operacional importante para todos os segmentos da economia. Este talvez seja o primeiro, senão o principal, benefício a ser alcançado, ponderam, agora, Gabriela e Guimarães, do Grupo TDG do WTC Curitiba. "Particularmente, para os Operadores Logísticos e transportadoras (segmento de grande impacto em toda a cadeia econômica), podemos esperar que a segregação entre bens e serviços e também que a tributação por seletividade possam assegurar que este setor não será onerado", diz Guimarães.

É importante lembrar que a PEC 110 autoriza a concessão de benefício fiscal por meio de Lei Complementar, prevendo incentivos do Fisco no início da cadeia produtiva e a PEC 45 não permite. Considerando que os regimes de tratamentos diferenciados terão que ser criados por meio de Lei Complementar, obrigatoriamente teria que ser aprovada uma lei específica para cada setor. Entretanto, continua Hofstatter, da LogComex, a aprovação das propostas permitirá a redução de custos de operação para o cumprimento de obrigações tributárias. Tais custos poderiam ser alocados em investimentos no setor



"Os benefícios desta reforma são a médio e longo prazo, pois teremos um sistema tributário previsível, com menos obrigação acessória", aposta **Bentivegna Filho**, do SETCESP

e na geração de empregos. No setor de logística, os custos poderiam ser revestidos com a modernização e o aumento de velocidade das operações sem ter que se preocupar tanto com o cumprimento de obrigações tributárias, visto que a cobrança seria completamente digital.

"Do ponto de vista do caixa das empresas, não vejo, a priori, benefícios, mas a médio e longo prazo sim, pois teremos um sistema tributário previsível, com menos obrigação acessória, com equidade e com neutralidade, ou seja, sem distorcer a organização da empresa", finaliza Bentivegna Filho, do SETCESP. 

O ESG no transporte rodoviário de cargas e o que as empresas estão implementando

ES, G. Três letras que andam estampadas nos relatos e nas comunicações de muitas organizações, especialmente das grandes empresas privadas. A sigla ESG expressa, de maneira clara, quais são as dimensões principais do desenvolvimento sustentável, sendo E de Ambiental (environmental, em inglês), S de Social e G de Governança. Isso significa que sustentabilidade não é somente uma preocupação com o meio ambiente, como muitos pensam, mas envolve o ser humano como ator principal e é consequência dos processos – sejam eles responsáveis ou não – de todas as organizações.

Olhando para os detalhes de cada eixo ESG, podemos dizer que na dimensão Ambiental são tratados temas relativos ao cuidado com os recursos naturais, como biodiversidade, emissões de gases de efeito estufa, resíduos, energia e água. A dimensão Governança avalia como empresas seguem padrões de planejamento, estrutura, responsabilidades, confiabilidade, transparência, inovação e compliance.

Já a dimensão social pode ser dividida em duas partes que eu, particularmente, costumo chamar de “Social para dentro”, quando envolve o olhar para as comunidades do entorno atendidas e impactadas pelo projeto ou organização e para os fornecedores, clientes e demais envolvidos na cadeia, e “Social para fora”, que cuida do colaborador com questões como: benefícios, respeito, diversidade, equidade salarial, acessibilidade, etc.

Diante disso, quando olhamos para esses fatores dentro do transporte rodoviário de cargas, lembramos que ele é, historicamente, visto como tradicional – pouco inovador, predominantemente masculino e ainda poluidor. Contudo, sabemos que esse cenário tem mudado nos últimos anos e ainda há muito espaço para a transformação acontecer. Na minha visão, o SETCESP acredita ao incentivar que as empresas realizem e comuniquem boas práticas ESG por meio do Prêmio de Sustentabilidade, pois, no fim do dia, o mais importante não é ser vencedor do Prêmio, mas sim ter a oportunidade de amadurecer processos, colocar ideias em prática e ter uma empresa melhor após essa experiência.

Tive a oportunidade de acompanhar a 8ª edição do Prêmio de Sustentabilidade e o que vi são empresas se movimentando, o que é excelente. Temos bons projetos na edição de 2022, que demonstram intencionalidade no objetivo. Vale ressaltar que as ações de sustentabilidade não podem visar somente o lucro, e sim um benefício claro para as pessoas envolvidas, para o meio ambiente ou para ambos. Alguns temas chamaram a atenção nos projetos, como diversidade e inclusão, redução das emissões, contrapartidas inovadoras para a comunidade, cuidados com a saúde e com o bem-estar dos motoristas, utilização de materiais mais sustentáveis e redução de resíduos, muitos deles aliados ao uso de novas tecnologias.



Aline: As ações de sustentabilidade não podem visar somente o lucro, e sim um benefício claro para as pessoas envolvidas, para o meio ambiente ou para ambos

Por fim, se eu pudesse dar duas dicas, elas seriam: conheça e comece!

Acredito que as empresas podem implementar mais ações assertivas para o negócio a partir do conhecimento, principalmente do negócio e das pessoas que o realizam. A partir da identificação desses pontos, comece. Comece transformando um pequeno tópico – o mais simples – que são pequenas mudanças que podem produzir grandes resultados. Não pense que o desenvolvimento sustentável é só para uma empresa grande. Todos nós fazemos parte e podemos contribuir com um mundo mais justo e equilibrado, seja nas relações econômicas, sociais e com a natureza. [Logweb](#)

Aline Oliveira – Líder de mensuração e avaliação de impacto na SEALL e consultora de sustentabilidade no SETCESP

Política Nacional de Resíduos Sólidos e Logística Reversa: como andam no Brasil? Como colocar em prática?

Vale destacar que, além dos resíduos sólidos, outros materiais que são descartados necessitam da mesma atenção no processo de reciclagem, separação e conscientização para o destino final, sejam eles sólidos, líquidos ou perigosos.

Com o aumento da população brasileira, ocorre também um crescimento no consumo de uma forma geral que, conseqüentemente, eleva a geração de resíduos sólidos e líquidos. Essa alta na produção de lixo afeta o cotidiano de milhões de pessoas, principalmente em países subdesenvolvidos. A prática da destinação adequada destes resíduos é recente no Brasil, visto que a necessidade de os direcionar para locais adequados está referenciada na legislação, segundo a Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS (Lei nº 12.305/10). Um dos principais desafios da PNRS é desabilitar o descarte em lixões (a céu aberto), aterros controlados e recuperar as áreas já afetadas por práticas inapropriadas de despejo dos rejeitos. Gislaine Zorzin, diretora administrativa e de novos negócios da Zorzin Logística, lembra que a PNRS dispõe de objetivos e diretrizes relacionados

ao manuseio de materiais e reforça a importância de aplicá-la efetivamente. Afinal, aceitar esses produtos para realizar seu descarte apropriado é uma responsabilidade de todos, desde comerciantes até transportadores e fabricantes. “Contudo, não precisamos nos limitar a aplicar essa política somente aos resíduos sólidos, que são os que envolvem os produtos criados por residências, estabelecimentos comerciais, indústrias, hospitais e instalações físicas em geral. Outros materiais que são descartados necessitam da mesma atenção no processo de reciclagem, separação e conscientização

para o destino final, sejam eles sólidos, líquidos ou perigosos. Seguindo essa lógica, vejo que uma boa gestão é o ‘pontapé’ inicial para que todos possam se atentar a essa conscientização e fazer sua parte como complementação das leis regulamentadoras”, diz Gislaine. Por outro lado, Fernanda Daltro, gerente executiva do CEMPRE – Compromisso Empresarial para Reciclagem, associação sem fins lucrativos dedicada à promoção da reciclagem dos resíduos sólidos no país, visando a redução de desperdícios e o aproveitamento adequado dos materiais, lembra que a



EM NOVEMBRO

PAINEL LOGWEB

**REDUÇÃO DA PEGADA
DE CARBONO NA
LOGÍSTICA**

Saiba mais com a Maria,
fone: 11 94382.7545



"A Logística Reversa pode ser facilmente implantada na empresa, a começar por pequenas atividades que fazem uma expressiva diferença neste cenário", diz **Gislaine**, da Zorzin Logística



Segundo **Max**, da UPM, a LR possui três motivadores: aspectos econômicos, leis governamentais que forçam a sua implantação e o mercado que agrega a pressão dos consumidores

PNRS é uma política de vanguarda e, ainda que haja espaço para melhorias, traz em seu cerne todas as boas práticas necessárias para uma gestão de resíduos sólidos integrada e voltada para a Economia Circular. "Porém, o atraso na implementação de seus dispositivos pelos elos da responsabilidade compartilhada traz impacto importante na gestão de resíduos nacional, com grande perda de materiais que poderiam ser reintroduzidos na cadeia produtiva por meio da reciclagem. Uma das frentes mais atrasadas é a implementação da coleta seletiva pelos municípios,

que carecem de financiamento público e conhecimento técnico para o desenho de bons sistemas de coleta. A coleta seletiva reduz o gasto com aterros, a necessidade de abertura de novas áreas, traz inclusão social e geração de renda para catadores e catadoras, e garante o encaminhamento de materiais recicláveis para a indústria recicladora, reduzindo o impacto ambiental", salienta Fernanda.

O professor-doutor Max Filipe Silva Gonçalves, docente da Escola de Engenharia (EE) da Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM), também destaca que o descarte impróprio pode acarretar um aumento da poluição e degradação ambiental. Por outro lado, os resíduos podem se tornar matéria-prima de um novo processo de fabricação. "Isso quer dizer que mesmo após descartado, um resíduo pode ser reaproveitado como fonte de energia, insumo ou matéria-prima de outro processo. No entanto, é necessário identificar possibilidades de reaproveitamento para cada resíduo e privilegiar as destinações adequadas. As possibilidades de reutilização mostram-se atraentes, baseadas na sustentabilidade dos recursos biológicos, proteção ambiental e considerações econômicas."

Logística Reversa

Há diversos métodos que podem ser realizados para evitar a poluição e auxiliar para um melhor aspecto ambiental para o mundo. "A Logística Reversa é uma delas e pode ser facilmente implantada na empresa, a começar por pequenas atividades que fazem uma expressiva diferença neste cenário. Esse procedimento consiste em um conjunto de ações para recolher e dar a destinação correta da grande quantidade de resíduos sólidos urbanos que são gerados todos os dias", diz Gislaine,



da Zorzin Logística.

Ela destaca que, na sua empresa, sempre buscam investir em treinamentos e disseminar o maior número de informações aos colaboradores e clientes. "Desde a diminuição do uso de papel e plástico, até a forma correta de repassar computadores, baterias, lâmpadas, pneus, etc., possuímos essa preocupação em saber como cada peça deve ser separada, de acordo com a sua classificação, para seguirmos com a ação mais apropriada."

Ainda de acordo com diretora administrativa, as transportadoras e empresas, dos mais diversos segmentos, só têm a ganhar em benefícios com a aplicação dessas condutas. "A meu ver, isso abre mais oportunidades de negócio, onde podemos oferecer aos nossos clientes um serviço adicional a estas questões, gerando credibilidade e zelo pelo ambiente em que vivemos. Isso é fundamental não só para a nossa rotina, como para as próximas gerações que precisam dessas mudanças. Acre-

dito que o ponto crucial é reforçar processos e ações voltadas à Logística Reversa dentro da empresa para ter mais efetividade. Além disso, fechar parcerias com empresas que já realizam a coleta e o descarte de materiais, como pneus, óleo dos motores de caminhões e baterias, também é essencial para aumentar essa colaboração. Com senso de coletividade, podemos chegar na mudança necessária que o mundo precisa. Ainda temos um extenso caminho, mas quanto antes começarmos e abordarmos esse tema, como forma de influenciarmos todos ao nosso redor diariamente, mais rápido chegaremos aos bons resultados.”

Falando num contexto geral, Fernanda, do CEMPRE, vê a Logística Reversa crescendo no país, mas ainda muito dependente das organizações de catadores e catadoras, que são o elo mais vulnerável da cadeia da reciclagem e dependem grandemente da existência da coleta seletiva municipal. Embora haja grandes investimentos por parte das empresas, não são suficientes para estruturar todas as organizações de catadores do país. A inclusão dessas entidades nos sistemas de coleta seletiva é essencial para que se mantenham e aumentem sua produtividade.

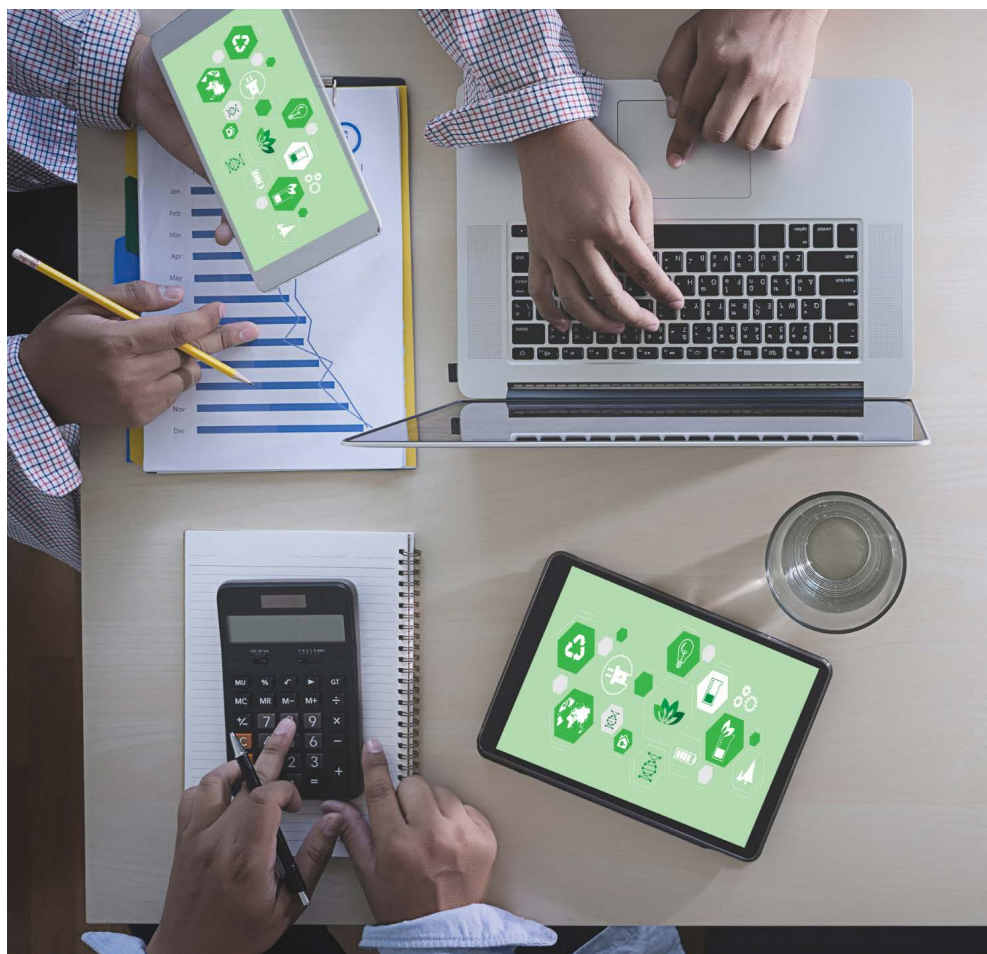
Ainda na visão da gerente administrativa do CEMPRE, os custos de logística são também relevantes para o fluxo dos recicláveis. As cooperativas, em geral, vendem para comércios de material reciclável que estão próximos a ela em razão do frete, o que reduz sua capacidade de negociação e renda. A necessidade de acumulação de grandes cargas para compensar o frete para os recicladores em outras cidades também é uma barreira para o fluxo de materiais. “Vemos essa questão como um gargalo muito relevante na região Norte, em especial. A inovação na



Fernanda, do CEMPRE: O atraso na implementação dos dispositivos da PNRS pelos elos da responsabilidade compartilhada impacta na gestão de resíduos nacional, com perda de materiais

logística dos materiais precisa estar presente, com novas soluções para o escoamento de materiais – uso de diferentes vias, por exemplo.” Outra questão preocupante para a Logística Reversa no país é a entrada em vigor do Decreto 11.044/2022, que regulamenta a emissão de certificados de reciclagem. “Ao permitir o mercado de notas fiscais para com-

provação da Logística Reversa, prometendo uma redução de 80% nos gastos das empresas com essa atividade (<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2022-04/governo-lanca-certificado-de-credito-para-estimular-reciclagem-no-pais>), vemos com apreensão uma futura redução do investimento das empresas nas cooperativas de catadores, o que causará um blecaute no fluxo de recicláveis. Como dito anteriormente, as cooperativas e associações de catadores são o elo entre a geração de resíduos domiciliares e a indústria recicladora. Com a possibilidade de compra de notas fiscais diretamente, sem a contrapartida de investimento nessas entidades, e sem a inclusão delas nos sistemas de coleta seletiva municipais, suas estruturas já precárias tendem a ficar ainda menos produtivas e salubres para os trabalhadores. A Logística Reversa hoje depende das organizações de catadores. As alternativas para o descarte correto por parte dos consumidores não têm





escala, além da pouca educação dos cidadãos acerca de sua responsabilidade nessa cadeia. Uma atuação focada do Ministério do Meio Ambiente para que haja uma implementação mais integrada da PNRS se faz necessária", completa Fernanda.

Três motivadores

Falando especificamente sobre a Logística Reversa (LR), o professor-doutor Max, da UPM, lembra que possui ela três motivadores, ou seja, existem justificativas para implementá-la: aspectos econômicos (possibilidade de recuperar valor), leis governamentais que forcem a sua implantação e o mercado que agrega a pressão dos consumidores, gerando uma imagem corporativa.

No setor produtivo, a LR pode ser considerada uma maneira de obter matéria-prima a custos menores, podendo elevar a valorização do produto por meio da sua recuperação, diminuição dos custos de deposição de resíduos sólidos e oportunidade para ter acesso aos mercados alternativos, como o de segunda mão.

"Rendimentos significativos podem ser observados com a adoção de iniciativas referentes à

implementação da LR, como, por exemplo, a utilização de embalagens retornáveis ou o reaproveitamento de materiais reciclados na produção de novos produtos", lembra o docente.

Os motivadores legais referem-se à jurisdição que indique que a empresa deve recuperar o produto e o consumidor deve retorná-lo. "Alguns países e regiões desenvolvidas possuem regulamentos rigorosos ao retorno de bens pós-consumo. Este impulsionador está relacionado com questões de direito ao consumidor, assim como responsabilidade ambiental. Inclusive, muitos países desenvolvidos criaram políticas que penalizam o descarte de alguns resíduos."

O terceiro aspecto consiste em fatores Mercadológicos, que referem-se à diferenciação de produtos e serviços prestados aos clientes e ao panorama da cidadania corporativa: contempla o conjunto de valores/princípios que a organização possui por implementar e estar associado às atividades de Logística Reversa, construindo, deste modo, uma imagem ambientalmente consciente para os consumidores e fornecedores. Esses três elementos se correlacionam em qualquer circunstância,

visto que, sempre que um fator deixa de existir, um outro entrará em evidência. Isso quer dizer que, se o aspecto legal não contempla a atividade de descarte adequado de um determinado resíduo, certamente o fator econômico ou o fator mercado estarão presentes para motivar a LR do resíduo. "Esse caso pode ser evidenciado com a estrutura de coleta de latas de alumínio e embalagens PET. Nesses exemplos, o fator mercado ainda foi beneficiado pela atitude das empresas que praticam a coleta. Para as pilhas e baterias, o fator econômico não existe, e se faz necessário o fator legal para regular a coleta desses resíduos, assegurando destinação adequada", diz o docente da UPM.

O Ministério do Meio Ambiente mantém a política dos cinco R's que deve priorizar a redução do consumo de recursos naturais. Para isso, são utilizados os 5 R's: Reduzir; Repensar; Reaproveitar; Reciclar; e Recusar.

De Brito e Dekker (2003) propõem uma pirâmide invertida com opções de reaproveitamento organizadas hierarquicamente para os níveis de processamento com maior recuperação de valor em ordem decrescente (ver figura acima).

Quanto mais no topo da pirâmide, mais valor é possível recuperar em um resíduo. Quando não se consegue utilizar a primeira opção, passa-se para a segunda, caso contrário, tenta-se a terceira e até que, ao incinerar ou aterrar um resíduo, o valor a ser retornado é mínimo. O objetivo é retornar o máximo de valor que um objeto descartado possui. "Para que isso aconteça, é necessário estruturar uma rede de Logística Reversa e garantir que as atividades sejam coordenadas buscando a otimização dos recursos para minimizar os custos envolvidos nesta cadeia", completa o professor-doutor. [Logweb](#)

Colaboração e tecnologia são cada vez mais mandatórias no período pós-pandemia, revela estudo do ILOS

O crescimento de soluções tecnológicas e a ruptura causada pela pandemia geraram uma nova estruturação do Supply Chain. Não tem mais como não adequar as atividades de transporte, armazenagem e distribuição dos produtos à nova realidade, conforme mostra a pesquisa “Aplicação de tecnologias de Supply Chain no Brasil”, realizada pelo Instituto de Logística – ILOS.

O estudo inédito, apresentado na abertura do 28º Fórum Internacional de Supply Chain, no dia 18 de outubro, em São Paulo, mostra as principais tecnologias adotadas atualmente. “Pegamos a visão de 80 executivos sêniores sobre o uso de tecnologia e as funcionalidades que estão sendo desenvolvidas para suportarem o aumento de nível de serviço e a sua complexida-

de. O que estamos vendo é uma alteração no status de poucos anos atrás, com adoção antecipada de algumas tecnologias como resultado da pandemia”, destacou o



Julianelli: “Estamos vendo uma alteração no status de poucos anos atrás, com adoção antecipada de algumas tecnologias como resultado da pandemia”

sócio-executivo do ILOS e um dos responsáveis pela pesquisa, Leonardo Julianelli.

Segundo ele, a primeira grande onda de transformação do setor ocorreu na década de 90, devido às mudanças macroeconômicas, como redução de tarifas de exportação e a estabilização econômica com o Plano Real. “A colaboração e a tecnologia são cada vez mais mandatórias para a sobrevivência das empresas”, disse, enfatizando que a crise sanitária é o marco atual para uma nova estruturação das cadeias, cuja busca é pela melhoria no nível de serviço e por novas práticas operacionais.

“Nesse contexto, a tecnologia vem como aliada importante”, mencionou Julianelli. Os investimentos têm foco em atender, principalmente, as expectativas de serviço das gerações Y e Z, que se encontravam periféricamente no mercado de consumo, mas, agora, atingiram idade e poder de compra.

“Eles nasceram multiconectados, com uma percepção diferente da passagem de tempo e exigindo uma agilidade maior de resposta às demandas. Toda informação chega instantaneamente e ele não entende por que uma compra online demora o prazo de 10 dias para ser entregue. Ele quer receber no mesmo dia ou no dia seguinte. Ou seja, as empresas precisam repensar suas estruturas para viabilizar economicamente esse patamar de serviço, pois se o consumidor não for atendido, vai procurar o concorrente”, afirmou Julianelli.

Segundo a pesquisa, 18% das participantes usam drones atualmente





Resultado

De acordo com o sócio-executivo do ILOS, os resultados mostram ainda que muitos sistemas e equipamentos estão em estado embrionário de implementação no Brasil ou são focados em certos tipos de empresa, enquanto outros já são bastante difundidos.

Uma das tecnologias que ganhou destaque nas respostas dos executivos é o RFID (identificação por radiofrequência). Ele faz parte da rotina de quase metade (42%) das empresas, sendo direcionado, principalmente, para o rastreamento dos produtos nos armazéns. A visibilidade alcançada permite, ainda, que as empresas utilizem as informações disponíveis sobre os seus produtos para compartilhar com os clientes.

A pesquisa também revela que o uso de tecnologias avançadas, como Realidade Virtual e veículos autônomos, ainda têm baixo índice de adoção, sendo utilizados por 16% e 6% das empresas respondentes, respectivamente.

Além disso, foi mensurada a utilização de sistemas especializados para gestão das operações logísticas, como o TMS (Transport Management System) e o WMS (Warehouse Management System), usados por 76% e 87%, respectivamente. “Há al-

gumas tecnologias já consolidadas usadas pela maioria das empresas e com espaço para crescer. São ferramentas que vêm sendo desenvolvidas desde a década de 90 para apoiar executivos da área na melhoria da produtividade e performance. Ferramentas amadurecidas, que enfrentam novos desafios”, analisou Julianelli.

Quando se trata das principais práticas operacionais para lidar com as novas exigências, 58% afirmaram que utilizam vendas por meio de marketplaces de terceiros. Já 16% pretendem adotar essa estratégia nos próximos dois anos. “

“Observamos que algumas ferramentas foram necessárias na pandemia e tendem a continuar crescendo. As empresas estão em processo inovativo de práticas, sem a total certeza do que vai funcionar, devido às variáveis a serem consideradas. É natural que experimentem novos serviços logísticos. Alguns vão se provar necessários, enquanto outros vão começar a desaparecer. Há a necessidade de um erro controlado. Fica difícil inovar sem testar”, disse.

A pesquisa também revelou que a Inteligência Artificial está sendo mais utilizada para suportar a previsão de demanda (62%), depois para reabastecimento automático do estoque (45%). Dos participantes, 41% já utilizam a tecnologia e 86% vão aumentar o investimento nela.

Já o monitoramento em tempo real da frota (62%) é a principal funcionalidade da Internet das Coisas, seguida por visibilidade de capacidade de ativos em tempo real (43%). Dos participantes, 32% já utilizam a tecnologia e 84% vão aumentar o investimento nela.

Por sua vez, o blockchain está sendo utilizado na rastreabilidade e visibilidade do produto (62%), seguindo por visibilidade do fluxo do produto na cadeia (58%). Dos participantes, 19% já possuem a tecnologia e 69% vão aumentar o investimento nela.

Os robôs estão sendo testados, destacando-se para movimentação de produtos no armazém. Dos participantes, 41% utilizam essa tecnologia e 78% vão aumentar os investimentos nela. Enquanto os wearables estão sendo utilizados principalmente para atividades de picking. Das empresas consultadas, 23% já usam a tecnologia e 80% vão aumentar o investimento nela.

Drones

O drone foi um dos itens mapeados pelo ILOS, eleito na voz de especialistas como forte tendência para elevar a eficiência operacional no setor de logística, devido às diversas possibilidades de aplicação, como monitorar estoques ou até mesmo realizar entregas na casa de consumidores. Segundo a pesquisa, apenas 18% das empresas consultadas usam drones atualmente.

Destas, 69% lançam mão do equipamento com a principal função de auxiliar a inspeção e o monitoramento de instalações. Quarenta e seis por cento das companhias utilizam a tecnologia para a contagem de inventário. A movimentação de produtos dentro de uma mesma instalação representa apenas 8%, seguido de outros 8% quando se refere a entrega de produtos para o cliente final, a última milha.

“O drone é uma tecnologia em desenvolvimento e que necessita de regulamentação para que possa ser usado com segurança no espaço aéreo das cidades. Então, é natural que a utilização desse equipamento no momento seja mais voltada à inspeção e segurança de instalações, no qual o ambiente é fechado e controlado. Além disso, os drones atuais ainda têm limitação de carga, já os modelos capazes de carregar mais peso são muito caros. Ou seja, o custo da tecnologia ainda é um impeditivo para as entregas”, explicou Julianelli. Logweb

Caminhões Scania Super, que permitem 8% de economia de combustível, começarão a ser vendidos na Fenatran

A Scania anuncia o lançamento no Brasil dos caminhões Super, apresentados no final de 2021 na Europa. Os novos veículos foram apresentados à imprensa especialidade nos dias 5 e 6 de outubro e começarão a ser vendidos no país a partir da Fenatran 2022 – 23º Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga, que será realizada de 7 a 11 de novembro, no São Paulo Expo (SP). As entregas serão início em fevereiro de 2023.

“Estamos continuando a evolução para manter a liderança na transição a um sistema de transporte mais sustentável. O Scania Super chega com motores P8/Euro 6 de uma plataforma ainda mais moderna – proporciona até 8% de economia –, tem potências próprias e um exclusivo e novíssimo trem de força”, explica Silvio Munhoz, diretor-geral das Operações Comerciais da Scania no Brasil. Segundo ele, não se tem registro no mercado, na faixa de potên-

cia de 420 cv a 560 cv, de uma solução de transporte que entregará tanta eficiência energética e um menor custo total de operação como o Scania Super. “Nossa visão holística do setor está sendo elevada a um novo patamar e ficará ainda mais completa com futuras outras novidades.”

A gama Super tem o maior torque do mercado para motores de 13 litros. “Estamos falando do mais puro ganho de eficiência energética ao oferecer alto torque em rotações mais baixas e para obter maior economia de combustível. Os torques variam entre 2.300 e 2.800 Nm”, explica Ivanovik Marx, engenheiro de Oferta de Soluções da Scania no Brasil.

Os motores Super disponíveis são de quatro potências (420, 460, 500, 560 cv), que desenvolvem, respectivamente, torques de 2.300 Nm, 2.500 Nm, 2.650 Nm e 2.800 Nm. O ganho prático dos três primeiros modelos foi de 150 Nm em relação à geração atual e de 100 Nm na



Munhoz: “A nova empresa de locação da Scania chega para somar ao nosso portfólio de soluções aos clientes, não para substituir as vendas dos novos”

versão de 560 cv. Por falar nele, o modelo R 560 Super de 2.800 Nm será o pesado de motor 13 litros de maior torque da categoria. Internamente, as cabines passam a contar com mais um recurso nos itens opcionais com foco em conforto e segurança na direção: quebra-sol interno elétrico. Caso opte pelo equipamento, o cliente



A projeção para 2023 é comercializar entre 600 e 1.000 veículos a gás



A gama Super tem o maior torque do mercado para motores de 13 litros, variando entre 2.300 e 2.800 Nm

poderá acionar o ajuste por um botão estrategicamente posicionado atrás do volante para facilitar o acesso, algo mais prático e ergonômico.

Locação

Também vai se iniciar na Fenatran 2022 a atuação da nova empresa Scania Locação, que entrará no ramo de aluguel de caminhões no Brasil. “Ela chega para somar ao nosso portfólio de soluções aos clientes, não para substituir as vendas dos novos. Pelo contrário, os clientes que tiverem interesse nessa modalidade vão poder expandir o perfil de operação de transporte”, explica Munhoz.

Ele diz que a Scania começou a perceber uma tendência de aceitação pelo aluguel de caminhões, mudando um pouco o perfil conservador do transporte brasileiro. “Fomos então beber na fonte mais indicada. Na Europa, o aluguel – leasing operacional de caminhões – é uma realidade há mais de 30 anos. Naquele continente, temos mais de 6 mil caminhões locados. A experiência está mais do que comprovada. Após um profundo projeto de viabilidade, decidimos ser este o momento correto de entrar nesse negócio no Brasil. Um dos diferenciais é que a própria Scania será a responsável pela administra-

ção do negócio”, ressalta.

A solução completa da Scania vai ofertar, além do produto corretamente especificado para a necessidade do cliente e suas tecnologias, gestão inteligente com solução de serviços e apoio dos Serviços Financeiros Scania. No pacote de Serviços poderão contar com conectividade, programas de manutenção, Scania FIT (que permite monitorar os caminhões e entender qual a melhor maneira de otimizar a performance daquela operação) e assistência técnica 24 horas.

Os transportadores terão a possibilidade de assinar contratos a partir de apenas um caminhão e com prazos de 24 a 60 meses. Caso precisem, poderão receber o conjunto completo, ou seja, com o implemento que necessitarem.

Mercado

A Scania vai retomar sua participação de mercado na categoria de caminhões pesados a partir de 2023. Para isso, dentre os fatores essenciais estão os lançamentos de produtos (nova linha Proconve P8/Euro 6 e gama Super), de soluções de serviços e a estabilidade global da cadeia de fornecedores.

Durante a pandemia, a marca sofreu os impactos mais agudos da crise da falta de componentes, especialmente de semiconduto-

res, o que limitou a fabricação de veículos. Atualmente, a fábrica está operando com 100% da capacidade produtiva e há chance de obter um volume extra de caminhões até o fim deste ano.

Além disso, está ampliando o portfólio de veículos semipesados para atender as necessidades dos clientes que estão se tornando tendência, e também atualizou o leque de opções para operações fora de estrada.

Caminhões a gás e/ou biometano

Na visão da Scania, os veículos elétricos são o futuro, mas a passagem do modal diesel deve ter a solução a gás como intermediária, da mesma forma que tem sido na Europa. No Brasil, a Scania é pioneira na introdução de caminhões movidos a gás natural comprimido (GNC) ou liquefeito (GNL) e/ou biometano e já vendeu mais de 600 modelos, desde 2019. A projeção para 2023 é comercializar entre 600 e 1.000 unidades.

Para colaborar na expansão dos postos de combustíveis que passem a comportar caminhões para serem abastecidos com GNC e no crescimento da produção de biometano, o que na prática significa aumentar a cobertura dos chamados “corredores azuis”, a empresa está formando cada vez mais parcerias com grandes produtores e distribuidores de gás, além de grandes embarcadores e transportadores.

“O intuito nos próximos anos é gerar um impacto ainda mais positivo. A ideia é que possamos trilhar um caminho de sucesso a partir de todo o conhecimento que temos consolidado com nossa base de mais de 600 unidades ativas”, conta Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções de Transporte da Scania no Brasil. Logweb



As novas cabines passam a contar com o quebra-sol interno elétrico como opcional

MTorres investe em nova unidade para oferecer o melhor em filmes stretch

A MTorres tem, como principal produto, o filme stretch, ou stretch film, oferecendo uma linha completa: manual, máquina, com e sem tubo em até 400% de estiramento. E também a sua marca própria, o filme top Stretch, que é voltado para redução de custo e facilidade de aplicação. “Com esse produto conseguimos reduzir em até 50% o volume de plástico e 30% no custo de filme.”

Ainda segundo Stephani Fonseca, diretora comercial da MTorres, a abordagem da empresa é focada na redução de custo em toda a linha de stretch, “onde aplicamos no cliente as melhores práticas de paletização, a fim de assegurar e proteger a sua carga”.

Na verdade, a obsessão pela redução dos custos dos clientes faz parte do diferencial da empresa, que oferece um projeto de consultoria com esta finalidade muito bem estruturado, onde são aplicados os melhores conceitos em paletização de carga, desde a escolha do palete ideal até a embalagem bem distribuída nesse palete – “onde desenvolvemos o melhor filme para a melhor aplicação, seja manual ou máquina”.

Novas instalações

E, para melhor atender a crescente clientela da empresa, Stephani conta que foram investidos, nos primeiros seis meses de 2022, R\$ 450 mil em uma nova unidade localidade na cidade de Extrema, MG. “E pretendemos investir mais R\$ 3 milhões em 2023. Hoje temos mais de 8.000 m² de área útil, incluindo instalações completas para nossos colaboradores, como vestiário, refeitório, dormitórios e estacionamentos, entre outros.”

A diretora comercial conta que a escolha da cidade de Extrema deve-se ao fato de ela estar se tornando um dos grandes polos logísticos do país. “A MTorres viu a necessidade do mercado

com alta demanda para atendimento local, e apenas com o ‘boca a boca’ já conseguimos grandes contas da região. Assim, pretendemos atuar com um lead time mais rápido e flexibilidade na oferta dos produtos”, diz a diretora comercial.

Automação

Já se referindo à automação no segmento de embalagens, em função da também automatização dos CDs e armazéns, Stephani lembra que realmente ela é necessária e melhora a qualidade do processo da entrada da matéria prima ao produto acabado. Para os CDs e armazéns, a velocidade e confiabilidade do processo que a automação proporciona é fundamental. “Em minha visão, em um mundo cada vez mais digital, a automação é fundamental, a empresa precisa acompanhar a velocidade da informação que seu cliente precisa, junto com a qualidade do atendimento”, finaliza. [L&Cweb](#)



FENATTRAN
23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

FENATTRAN

23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

NOVEMBRO
07 A 11 2022
SÃO PAULO EXPO

O credenciamento está aberto!

A FENATTRAN figura entre as mais importantes feiras de transporte e logística do mundo, a cada nova edição, apresenta ao mercado as principais novidades em produtos e serviços.

EXPERIÊNCIAS:

FENATTRAN
EXPERIÊNCIA

ARENA DE
CONTEÚDO

ESPAÇO:



2022 é ano de FENATTRAN!

Faça parte da maior comunidade de transporte de carga e logística da América Latina.

VOCÊ NA
ROTA DOS
MELHORES
NEGÓCIOS

Credencie-se
gratuitamente:

www.fenatran.com.br

OU use o
QR Code:



in f



Apoio:

Organização e Promoção:



SETCESP



Fique por Dentro

Porto de Imbituba

A Diretoria Executiva da SCPAR Porto de Imbituba foi reconduzida para um mandato de mais dois anos na última reunião do Conselho de Administração (Consad) da Autoridade Portuária, realizada no dia 27 de setembro. O diretor-presidente, Fábio Riera, o diretor de Planejamento de Operações, José João Tavares, e o diretor de Gestão e Finanças, Aristeu Cavalca, foram eleitos para um mandato com vigência até 31 de julho de 2024. Cavalca assumiu a diretoria de Gestão e Finanças no final de agosto. Anteriormente, o gestor estava à frente da chefia do departamento de Operações Portuárias, agora comandado por Cássia Reis, técnica de carreira em Operações Logísticas.

Ingredion

A Ingredion, empresa líder mundial em soluções para ingredientes, contratou Vanessa Gonçalves como diretora Sênior de Supply Chain para a América do Sul. A executiva trabalha no escritório de São Paulo e é responsável por alavancar recursos e estruturas locais, além de liderar e aperfeiçoar todas as atividades e processos de logística, suprimentos e S&OP (Planejamento de Vendas e Operações) da região. Vanessa tem mais de 20 anos de experiência em áreas como Indústria, Planejamento e Inovação e já passou por grandes empresas multinacionais conhecidas por boas práticas de Supply Chain como BASF, Unilever e Monsanto. Ela é formada em Engenharia Química pela USP/FAENQUIL – Faculdade de Engenharia Química de Lorena.

BTP

A Brasil Terminal Portuário (BTP) anuncia a chegada de Luciana Guerise ao cargo de gerente de Relações Institucionais, respondendo diretamente ao CEO da Empresa, Ricardo Arten. Ela acumula passagens em cargos executivos por entidades setoriais, como a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), além de ter atuado em consultoria no exterior. Desde 2021, integra o comitê executivo da Wista Brazil, sendo vice-presidente dessa unidade que faz parte da Women's International Shipping and Trading Association (Wista International), associação com status consultivo na International Maritime Organization (IMO). Luciana terá atuação focada na interlocução da BTP com as entidades governamentais e associações setoriais, tanto em nível federal quanto estadual e municipal. A nova gerente de Relações Institucionais tem formação superior em Ciências Contábeis pela Universidade Católica de Santos (Unisantos), além de acumular especialização em RealGov pelo Ibmec e mestrado em Gestão de Negócios Portuários também pela Unisantos.

Tegma

A advogada Luciana Machado Fraga Mello assumiu a Diretoria Jurídica da Tegma Gestão Logística. Ela é formada em Direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e tem mestrado em Direito pela Northwestern University Pritzker School de Chicago (EUA). Sua trajetória profissional inclui experiências em empresas como Nexa Resouces (Gerente

Jurídica e de Governança Corporativa), Hypera (antiga Hipermarcas) e Renova Energias (ambas Gerente Jurídica). Em escritórios de advocacia, Luciana atuou como advogada sênior na Pinheiros Guimarães Advogados e na Shearman & Sterling.

Grupo SADA

O Grupo SADA – referência na América Latina em transportes, operação e armazenagem automotiva, sendo pioneiro no desenvolvimento de soluções logísticas envolvendo diversos modais de operação para transporte de veículos novos e usados – tem um novo diretor executivo de transportes e logística. Trata-se de Luis Santamaria que, em adição à direção comercial que já ocupava, assumiu a responsabilidade por todos os negócios referentes ao segmento. Ele está à frente da estratégia de expansão do Grupo, na vertical de Logística, a fim de aumentar a força e a presença da marca na América Latina, além de atuar na ampliação dos processos com foco ESG (Environmental, Social and Corporate Governance). O executivo tem mais de 25 anos de experiência e muito conhecimento no setor de transporte e logística. Antes de integrar o Grupo, ocupou posições de liderança em variados segmentos e empresas, como Fiat Chrysler, Philip Morris, Samsung, Lojas Renner, Siemens, Whirlpool, entre outras. Santamaria é formado em Engenharia Civil, pela Universidade de São Paulo (USP), possui MBA em Finanças, concluído no IBMEC São Paulo, e MBA em Administração Geral, pelo Insper (SP).

24 a 26 de Maio de 2023

Parque da Uva - Jundiaí - SP - Brasil

8ª edição
8th edition

Brasil LOG

Feira Internacional de logística

International Logistics Fair



www.feiradelogistica.com

FEIRA PARA GERAÇÃO DE NEGÓCIOS



Auditório

Disponível para Expositores sem custos adicionais

Estacionamento Gratuito



Melhor custo x benefício por metro quadrado!

RESERVE JÁ SUA ÁREA!

- ✓ 3 pavilhões cobertos
- ✓ Extensa área externa
- ✓ Teste Drive de Empilhadeiras
- ✓ Teste Drive de Caminhões
- ✓ Público Qualificado

2º melhor Gestão Pública (Macropian)

17º PIB do País
7º PIB do Estado (IBGE: 2020)

R\$ 3,014 bilhões Orçamento 2022 (UGGF)

3,5 salários mínimos Renda média mensal (Fund. SEADE 2018)

423.006 Habitantes (IBGE 2020)

400 Km Fibra óptica de alta velocidade (CJUN: 2021)

6ª + segura do país (Atlas da violência 2019 - IPEA)

1º melhor no retorno de tributos (Consultoria Assentf: 2021)

10º IDH-M do País
4º IDH do Estado (PNUD)

100% de água e esgoto tratado (DAE: 2021)

Fonte:

PREFEITURA DE JUNDIAÍ - UNIDADE DE GESTÃO DE GOVERNO E FINANÇAS (UGGF), 2022.

Layout dos Pavilhões



Parque Comendador Antônio Carbonari
Parque da Uva
Av. Jundiaí s/nº - Anhangabaú
Cep: 13208-051 - Jundiaí - SP

APOIOS

JUNDIAÍ

CIESP JUNDIAÍ

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL EMPRESARIAL DE JUNDIAÍ CONECTADA COM VOCÊ. LIGADA NO FUTURO.

SEBRAE

GRUPO Logweb

Niyati papéis

Realização e Organização

A ADELSON eventos 26 ANOS

Algumas Empresas Visitantes

- Foxconn
- AOC do Brasil
- Vulcabras do Nordeste
- Reebok Brasil
- Coca-Cola - Femsa
- Casas Bahia
- Magazine Luiza
- Deca Ind. e Comércio
- Castelo Alimentos
- Pepsico do Brasil
- Linde Gases
- Boach Galvanização
- Toyota
- Klabin S/A
- DHL Global Logística
- CBC Industrias Pesadas
- Mercedes Benz
- Correias Mercúrio
- Renault do Brasil
- Maccacferri do Brasil
- Saint-Gobain Dist. Ltda
- Siemens Ltda
- Itautec
- Gerdaul S/A
- Carrefour Com. Ind.
- Marabraz
- Air Líquido Brasil
- IBG Ind. Bras. de Gases
- J.Toledo da Amazônia
- Roca Brasil Ltda
- Colfor Ltda
- Finl Guloseimas
- Cereser
- Plasticar Ind. Componentes
- Spumapac - Ind. Embalagens
- Ambev
- Tim Celular S/A
- Porto de Santos
- Destro Ltda
- BRF - Brasil Foods
- Correios do Brasil
- Hamburg Sud
- Expesso Jundiaí
- Ferraspai S/A
- Sifco S/A



Participe

Rodada de Negócios
Inscrição gratuita para EXPOSITORES

Perfil dos Visitantes

- Agentes de Carga
- Armadores
- Centros de Distribuições
- Concessionárias de Rodovias
- CD-Centros de Distribuição Logísticos
- Condomínios Logísticos
- Despachantes Aduaneiros
- Empresas de Armazenagem, Estocagem e Galpões
- Empresas de Consultoria
- Empresas de Desenvolvimento de Softwares
- Empresas de Navegação
- Empresas de Transporte e Desenvolvimento do Setor de Tecnologias
- Empresas de Transporte Aéreo
- Empresas de Transporte Ferroviário
- Empresas de Transporte Rodoviário
- Empresas especializadas em E-commerce
- Fabricantes de Pallets
- Hipermercados
- Importadores e Exportadores
- Indústrias de Bebidas e Produtos Alimentícios
- Indústrias de Gases Medicinais e Produtos Químicos
- Indústrias Pesadas
- Indústrias Têxteis, Lojistas e Atacadistas de Grande Porte
- Montadoras de Veículos
- Portos



Faça seu credenciamento on-line
www.feiradelogistica.com

Perfil das Empresas Expositoras

- Armazenagem
- Automatização
- Comércio Exterior
- Condomínios Logísticos
- E-commerce
- Embalagem
- Empilhadeiras
- Logística Portuária
- Movimentação Multimodal
- Operações Logísticas
- Tecnologia da Informação
- Realização e Organização



Organização
A ADELSON eventos 26 ANOS
www.adelsoneseventos.com.br

Reservas

+55 19 9.8363.9690
maria@logweb.com.br

ID Logistics

Há vinte anos em solo brasileiro, a multinacional de logística ID Logistics, presente em 18 países, escolheu um executivo brasileiro para dirigir a filial no País. A promoção decidida pelo board global da matriz francesa levou ao cargo Gilberto Lima, que ocupava a função de diretor-geral Adjunto e de Operações. É a primeira vez que um brasileiro é escolhido – todos os demais eram estrangeiros. O novo diretor-geral da unidade no Brasil possui uma carreira de mais de 25 anos desenvolvida dentro de empresas B2B nacionais, varejistas e operadores logísticos internacionais. Para a direção operacional, foi nomeado David Charvier, que atua há quatro anos no Grupo ID Logistics. Ele acumula 25 anos de experiência em operações logísticas e é Mestre em Gestão Empresarial pela Universidade de Versailhes com especialidade em Engenharia Logística.

Bertolini Sistemas de Armazenagem

A Bertolini Sistemas de Armazenagem contratou um novo executivo comercial para liderar a operação de vendas para a América Latina da marca: Jackson Pires. Ele tem formação em Engenharia de Software pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos), com Especialização em Transformação Digital e MBA em Gestão de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Executivo com 25 anos de carreira na área comercial de serviços para a indústria, foi responsável por operações de vendas consultivas, projetos customizados e soluções de tecnologia em sua passagem

por empresas multinacionais de grande porte, como Siemens Industry, SKA Automação de Engenharias, TMSA Tecnologia em Movimentação e Radix Engenharia e Software.

Continental

A Continental, empresa que desenvolve tecnologias e serviços para mobilidade sustentável, anuncia Gabriela Pavanelli como nova coordenadora de Vendas do departamento Comercial. Depois de oito anos liderando o setor de marketing da companhia, a profissional terá sob sua responsabilidade administrar as áreas de vendas, clientes e representantes regionais do Aftermarket da divisão ContiTech, comandada por Paulo Lira, Sales Manager Automotive Aftermarket South America. A profissional está na companhia há 19 anos e é graduada em Administração de Empresas pela Universidade Paulista e tem MBA em Marketing e Vendas pela Faculdade Anhanguera.

Phisalia

A Phisalia, especializada em produtos de higiene pessoal e cosméticos, que está há 47 anos no mercado, anunciou seu novo diretor de Vendas e Distribuição, Andre Inuma. O executivo, que está há quatro anos e meio na empresa, antes ocupava o cargo de gerente de Suprimentos. E já teve outra passagem na organização, de 2014 a 2017, que, somada, resulta em aproximadamente 8 anos trabalhando na Phisalia. Inuma possui grande experiência na área de Logística, S&OP, Planejamento e

Compras em empresas dos segmentos de cosméticos, produtos de higiene pessoal e saúde. Com formação em engenharia mecânica, e especialização em Supply Chain Management, tem sólida vivência em liderança de grandes projetos, desde a elaboração de business case, até startup da operação.

Porto de Santos

Foi definida a composição da nova administradora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Após realizar processo de chamamento público, a Santos Port Authority (SPA) publicou no último dia 17 de outubro as três empresas aprovadas para integrar a cessionária responsável pela gestão do ativo. São elas: Ferrovia Centro Atlântica S/A (VLI), MRS Logística S/A e Rumo S/A. A partir da publicação, as empresas têm até 45 dias para apresentar o plano de transição operacional, o que garante as operações ferroviárias ao longo do período de transição para o novo contrato. Esse plano deverá ser executado em no máximo 90 dias. O pool de empresas fica responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos. O grupo deve investir, no mínimo, R\$ 891 milhões já nos primeiros cinco anos, contados da aprovação dos projetos executivos pela SPA. O complexo portuário de Santos já está com 94% de sua capacidade máxima, sendo imprescindível a expansão do empreendimento para dar vazão, com eficiência, à movimentação futura de carga: a projeção é que o volume transportado dobre no prazo de 5 a 10 anos. Hoje, a capacidade

de ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano, sendo preciso ser elevada até 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume das ferrovias que deságuam no Porto de Santos, operadas pelas empresas MRS, Rumo e VLI.

IVECO

Ana Paula Guedes, que faz parte do time IVECO desde setembro de 2020, em cargos nas áreas de Exportação e Licitações Públicas, é a nova responsável pelo desenvolvimento da rede da marca na América Latina. A executiva acumula experiência em empresas como Volkswagen, Mitsubishi Fuso Truck e Mercedes Benz e substituiu Marcelo Assis, à frente da área desde 2014, agora responsável pelo treinamento das equipes da rede de concessionários e da montadora como parte da estrutura de Serviços ao Cliente, sob liderança de Carlos Tavares. No segmento de vendas de veículos comerciais há 17 anos, atuando em gestão e desenvolvimento de pessoas, marketing, projetos e negócios na América Latina e Ásia, Ana Guedes é formada em Administração pela Universidade São Judas Tadeu e tem MBA pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e PUC-SP em Marketing e Gestão de Contratos e Licitações.

DP World Logistics

A DP World Logistics, braço logístico do Grupo DP World no país, anuncia a contratação de Daniela Zicari di Monte, para assumir a posição de diretora. A executiva reporta-se diretamente ao diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, e tem como principal missão fortalecer a atuação da empresa no segmento de NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier), ampliando ainda mais as operações entre os agentes da cadeia produtiva e o market share da DP World Logistics a partir de seu portfólio de serviços porta-a-porta. Daniela acumula mais de 20 anos de experiência na indústria marítima global, e já atuou em empresas multinacionais, como Blu Logistics Group, DHL, Kuehne+Nagel e Maersk Line. Ela tem conhecimento em Gestão de P&L, soluções integradas de logística e NVOCC, serviços marítimos, aéreos, terrestres, além de experiência com armadores, rotas comerciais, preços, vendas e marketing. Daniela é formada em Engenharia Mecânica pela Universidade Mackenzie, com qualificações internacionais, como a HSM Expo Management Executive Education e International Exponential Management Executive Program, XBA - Nova School of Business & Economics. A DP World é a única empresa no Porto de Santos a atuar como terminal portuário e também como NVOCC, oferecendo uma logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação. 

Anúncios

Brasil LOG	59
Enersys	7
FBR	9
Fenatran	57
GLP	5
Logweb	43
LogCP.....	2ª Capa
Logweb Webinares	39
M Torres	35
Retrak	11
SAS.....	21
Veloe/Alelo.....	4ª Capa

Logweb: várias mídias, para a máxima informação ao leitor

Além desta revista, o Grupo Logweb oferece várias outras opções de mídia aos seus leitores, para que se mantenham constantemente atualizados.

Portal, Facebook, LinkedIn, Canal Logweb no YouTube, podcast, newsletter, e-book, Telegram, Twitter e Instagram.

É só acessar. Está tudo **facilmente disponível.**



veloe

A ROTA MAIS INTELIGENTE PARA SUA FROTA

Veloe é a solução completa para um controle mais eficiente da sua frota. Além de caminho livre em pedágios, estacionamentos e Vale-Pedágio, através do Alelo Frota ainda é possível realizar toda a gestão de abastecimento e incluir serviços como gestão de manutenção, assistência 24h e telemetria.

Economia e praticidade para sua carga chegar com mais segurança e agilidade aonde precisa.

Saiba mais em:



Veloe também é 