

Global

FEVEREIRO 2023

www.otmeditora.com



**CENÁRIO INTERNACIONAL:
Instabilidade econômica global
e a recessão iminente propagam
incertezas mundo afora**



**Portos: vetores
de desenvolvimento
das cidades**

**Intermodal South America e NT Expo
movimentam o cenário da logística
e do transporte multimodal de cargas**

Quando a carga é especial, a logística também deve ser.

Reunimos em nosso portfólio soluções personalizadas do transporte à armazenagem, garantindo a segurança máxima de ponta a ponta. A Prosegur Log conta com um armazém especializado, monitorado 24 horas e equipado com cofre em área segregada e câmara fria para os mais diversos tipos de mercadorias. As cargas de alto valor agregado são transportadas por caminhões blindados e equipe de vigilantes capacitada para esse tipo de serviço. E completando a solução, a Prosegur Cash International oferece transporte de cargas internacionais door-to-door.

Tudo isso para atender a necessidade de cada cliente, com a confiança que só a Prosegur consegue oferecer.



COPO MEIO CHEIO OU MEIO VAZIO?

O cenário de incertezas no qual está inserida a economia global gera, por um lado, muita insegurança no mercado em função das infundáveis variáveis a serem consideradas para definir investimentos e estratégias. A previsibilidade, tão necessária para dimensionar oferta e demanda, equacionar custos e receitas, parece ser tão impalpável hoje em dia quanto o ar. Por outro lado, esta conjunção de fatores abre janelas de oportunidades em mercados fora do radar dos empresários, com novos negócios e parcerias.

Se há alguma clareza é a de que o futuro próximo será de desaceleração da atividade econômica e de queda nos volumes operados mundo afora. A questão a ser debatida é a intensidade da puxada do freio de mão nas transações internacionais.

De qualquer forma, o arrefecimento da pressão da demanda do momento pós-pandemia é uma grande oportunidade para arrumar a própria casa e colocar em prática a tal da acomodação forçada. Entre os executivos entrevistados para esta edição especial da Revista Global, o consenso é que é momento para apurar o olhar para dentro, investir em capacitação e em soluções que garantam mais eficiência financeira, operacional e energética.

Mas, atenção: que este momento não se confunda com estagnação. Mesmo que alguns setores da economia no país ainda sofram o impacto do caos logístico que fragmentou cadeias de suprimento, distribuição e produção em todo o mundo, as empresas mantêm a atividade em alta e os investimentos em curso.

Prova disso é a superlativa edição da Intermodal South America em 2023, com mais de 500 marcas nacionais e internacionais expondo no São Paulo Expo. De acordo com a organizadora do evento, a Informa Markets, esta será talvez a maior e mais completa edição de todos os tempos. A feira acontece simultaneamente à NT Expo, do setor metroferroviário, que também voltou a ganhar tração este ano.

É a resiliência do setor da logística e de transportes de cargas sendo colocada mais uma vez à prova.

Boa leitura!

SUMÁRIO

6

INTERMODAL 2023
23ª edição do principal encontro de logística da América do Sul promete ser superlativo

18

PORTOS E CIDADES
Para o prefeito de Santos, Rogério Santos, é fundamental que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) volte a possuir caráter deliberativo e não apenas consultivo

8

NT EXPO 2023
Evento reúne cadeia do setor em momento de retomada da participação dos trilhos na matriz de transporte de cargas e passageiros

20

TERMINAIS PORTUÁRIOS
Foco nas práticas ESG e projetos locais estão na pauta das empresas para aproximar sociedade do cotidiano portuário de forma saudável e produtiva

10

COMÉRCIO EXTERIOR
Principais economias do mundo enfrentam o desafio de controlar a inflação sem comprometer o crescimento econômico

24

INFRAESTRUTURA
Lideranças e especialistas estudam os próximos passos e apontam as tendências para o futuro do setor

14

PORTOS
Burocracia, gargalos logísticos e o amadurecimento nas relações entre os entes públicos são apontados como desafios a serem superados

30

MODAL MARÍTIMO
Baixa nos fretes e aumento de custos operacionais desafia companhias marítimas

EXPEDIENTE



FEVEREIRO DE 2023

DIRETOR / PUBLISHER
Marcelo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR
Valeria Bursztein – MTB 39.287 / SP
valeria@coletivodacomunicacao.com.br

JORNALISTAS
Alessandro Padin | João Mathias
Renata Passos

Revisão
Tatiana Aude | tatiade@yahoo.com.br

FINANCEIRO
Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EXECUTIVOS DE CONTAS
Carlos A. Criscuolo
carloscrisculo@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS / MARKETING
Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE
Karoline Jones
karolinejones@otmeditora.com

REPRESENTANTE REGIÃO SUL (PR/RS/SC)
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - joao@spalamkt.com.br

IMPRESSÃO | Elyon



CABOTAGEM

Um impulso na economia e os próximos passos em temas como a regulamentação do Programa BR do Mar serão decisivos para que o modelo de navegação entre em rota de sucesso no país



ECOMMERCE

Serviços logísticos, que continuam sendo o elo sensível na tendência das entregas expressas



INTRALOGÍSTICA

Cadeia de suprimentos exige que fornecedores de equipamentos para movimentação e empilhamento de materiais acompanhem a evolução da logística



MODAL METROFERROVIÁRIO

Setor vive momento de efervescência, com investimentos em andamento e projetos saindo do papel



INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

No momento em que as práticas ESG ganham evidência, setor de transporte de cargas avança nos desafios de se adaptar às novas realidades tecnológicas e sustentáveis



ENTREVISTA

Presidente da ABRALOG, Pedro Moreira, fala sobre as tendências no universo da logística e o protagonismo que o segmento conquistou nos últimos tempos



TECNOLOGIA

Inovações tecnológicas, que modernizam a logística e oferecem ganhos de eficiência, otimização de serviços, produtividade, previsibilidade e redução de custos

ARTIGOS

Uma década da Nova Lei dos Portos e da emancipação dos TUP

33

Murillo Barbosa

Otimismo e desafios nos portos no Governo Lula

38

Ivam Jardim Arienti

O Metaverso e a transformação das oportunidades

66

Antonio Wroblewski



REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CONTATO

Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 707, Campo Belo
CEP: 04604-006, São Paulo, SP
Telefone: (11) 5096-8104
(sequencial)

A titularidade da marca GLOBAL COMÉRCIO EXTERIOR E LOGÍSTICA, está devidamente registrada perante o Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI, sob número 826129471, em nome da Intermodal Organização de Eventos Ltda., inscrita no CNPJ sob número 08.171.358/0001-99. A reprodução de suas matérias, fotos e anúncios, sem a devida autorização, estará sujeita as penas previstas por lei. As matérias e artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores, não expressando, necessariamente, a mesma opinião desta publicação.

MAIOR E MAIS COMPLETO EVENTO DAS AMÉRICAS DE TRANSPORTE DE CARGAS, LOGÍSTICA, INTRALOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR CHEGA À 27ª EDIÇÃO

Intermodal South America 2023 será uma das edições com grande variedade de soluções para toda a cadeia de valor e empresas referências dos quatro modais de transporte de carga

A integração entre tecnologia, logística e intralogística e o transporte nacional e internacional de cargas nunca foi tão estratégica como agora. Eficiência operacional, rapidez e confiabilidade nos prazos de entrega passaram a ser cruciais para a preservação das cadeias de suprimento e de distribuição em todo mundo, definindo a sobrevivência das empresas nos mais diferentes setores econômicos.

É neste contexto que a Intermodal South America, o maior e mais completo evento das Américas, ganha destaque pela variedade de soluções para a gestão logística e transporte de cargas, em todos os modais de transporte. Tradicional ponto de encontro para as principais e mais importantes

empresas globais de toda a cadeia de valor, a Intermodal chega à 27ª edição.

Participam do evento 500 marcas de empresas, incluindo países como a Alemanha, Suécia, Bélgica, China, Estados Unidos, Canadá, Portugal, Espanha, Panamá, Argentina, Chile, entre vários outros. Entre os expositores da Intermodal 2023 estão presentes 30 portos do Brasil e de outros países, além de terminais portuários/EADIs (Estação Aduaneira do Interior), empresas de transporte marítimo/aquaviário, de transporte aéreo e aeroportos; de transporte ferroviário; de transporte rodoviário, operadores logísticos, agentes de carga, companhias de movimentação de carga e equipamentos (incluindo serviços, tecnologia marítima e portuária e apoio marítimo), empresas

de *software/ tecnologia/ logtech*, empresas de intralogística e armazenagem, além de outros representantes da cadeia de suprimento, produção e distribuição.

“Em 2023, voltamos a ter expositores que participam literalmente de toda a dinâmica de *supply chain*. Cada modal está representado e todos os atores também estarão no evento: operadores logísticos, companhias marítimas, aéreas e do modal rodoviário, equipamentos de movimentação de carga e soluções de tecnologia para gestão logística em portos, aeroportos e centros de distribuição, logtechs, entre muitas outras empresas. Sem sombra de dúvida, a Intermodal South America será, em 2023, o maior e mais importante evento do setor nas Américas”, acrescenta Hermano.

Atrações Intermodal 2023

Além dos lançamentos e novidades em soluções para o *supply chain* e transporte de cargas nos quatro modais, a Intermodal em 2023 trará diversas novidades, entre eventos simultâneos de conteúdo exclusivo, *networking* e lançamentos em produtos,

INTERLOG SUMMIT CONGRESSO INTERMODAL – No Congresso Intermodal, realizado no mezanino do São Paulo Expo, o primeiro dia, 28/02, reserva a discussão acerca da infraestrutura, começando com as perspectivas e tendências na infraestrutura e na logística do transporte nacional. Em seguida, entra em cena o agronegócio, com as novas fronteiras para o escoamento dos

granéis agrícolas. E o fim da tarde está reservado para a discussão da infraestrutura portuária e o cenário atual.

No dia seguinte, 1/03, dedicado ao cenário marítimo/portuário, a tarde começa trazendo à discussão o papel da tecnologia no desenvolvimento da indústria marítima e portuária nacional. Logo após, tem início o painel que vai discutir os desafios da integração porto/

equipamentos, tecnologia e serviços para toda a cadeia de suprimento, produção e distribuição que devem atrair mais de 40 mil profissionais. Confira a seguir um resumo do que vai acontecer na Intermodal South America 2023.

ferrovia. E o dia termina com o papel dos portos na transição energética e as oportunidades de negócios.

Para fechar o congresso, no último dia de conteúdo, 2/03, o destaque será para as operações logísticas em como melhorar a visibilidade de ponta a ponta da cadeia de suprimentos para a tomada de decisões. O comércio internacional na pós pandemia também ganha rele-

vância com a percepção dos operadores logísticos em relação às mudanças nas cadeias de produção. No último painel, a abordagem será os avanços e desafios de portos e aeroportos pela busca de maior eficiência, segurança e redução do impacto ambiental.

INTERLOG SUMMIT - XXVI CONFERÊNCIA NACIONAL DE LOGÍSTICA – Em paralelo à programação do Congresso Intermodal, acontece a Conferência Nacional de Logística (CNL), uma realização da Abralog (Associação Brasileira de Logística), que começa o primeiro dia, 28/02, com as perspectivas e tendências na infraestrutura e na logística do transporte nacional. Na sequência, será abordada a multimodalidade Maersk com o 1º terminal de contêineres dentro da cidade de São Paulo.

Apresentação de cases inéditos do setor também faz parte da CNL neste ano. Entre os temas selecionados estão a eletrificação da logística da AMBEV; a aceleração da modernização do comércio exterior brasileiro, tecnologias e fontes alternativas de energia para o transporte. No dia 1/03, a CNL continua apresentando o case Carrefour, que abraçou o desafio de reduzir emissões de gases estufas; e, em seguida, o painel fala de inteligência artificial para os projetos logísticos.

O último dia termina com a visibilidade de ponta a ponta da cadeia de suprimentos; a discussão acerca da reestruturação da malha logística com o abastecimento de lojas; a produtividade e a gestão em centros de distribuição com o uso da tecnologia e a apresentação do *case* Leroy Merlin, com a jornada *omnicall* no segmento de materiais de construção.

ARENA INTERMODAL – De forma gratuita, os visitantes poderão acompanhar, na Arena Intermodal, palestras e painéis abordando temáticas que envolvem tecnologia, os diferentes modais, Cold Chain, Breakbulk, PL/4PL, WMS, TMS, Warehouse 4.0, Portos, logística

para os setores agrícola, farmacêutico, automobilístico, entre outros.

T.I. INNOVATIONS – Com patrocínio da Logcomex, a T.I Innovations é um projeto de grande sucesso na Intermodal. Esse ano o espaço contará com 16 empresas apresentando soluções inovadoras, além de conteúdo gratuito e exclusivo de novas tecnologias para toda a cadeia logística.

ESCOLA MÓVEL DE CONECTIVIDADE 5G – Nas instalações da Escola Móvel do SENAI-SP, os visitantes poderão experimentar, na prática, as aplicações da tecnologia viabilizadas pela conectividade, principalmente o 5G. Além do 5G, a nova escola apresentará tecnologias relacionadas com a comunicação digital no ambiente industrial, como Wi-Fi 6, teste de latência, capacidade de transmissão e aplicações em educação imersiva, incluindo o Metaverso.

SIMULADOR DE ÔNIBUS CNT – O Sistema CNT (Confederação Nacional do Transporte) leva para o evento a Unidade Móvel de Treinamento. O Módulo Simulador usa tecnologia de última geração para qualificar profissionais de transporte, no que se refere à segurança viária, à direção segura e à direção defensiva. O simulador reproduz a experiência da condução de vários tipos de caminhões e de ônibus, de modo a permitir que o aluno vivencie situações típicas do trânsito, como condições meteorológicas adversas, tráfego intenso e perigos nas vias.

LANÇAMENTO DO SELO MOBILIDADE SEGURA – Idealizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, o Selo Mobilidade Segura será lançado na Intermodal 2023 durante a Conferência Nacional de Logística. Trata-se de um processo de análise sobre a integridade das operações, que incentiva a adoção de uma gestão responsável com foco na segurança, eficiência e atendimento à legis-

lação nas operações de transporte rodoviário. O Selo tem como objetivo atender uma necessidade das empresas contratantes de “centralizar” a documentação de conformidade das contratadas.

EXPOSIÇÃO DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS – A demonstração de equipamentos e veículos tecnológicos de alta performance estará exposta do lado de fora do pavilhão, permitindo a interação do público com o que há de mais moderno no setor. Os veículos fazem parte da frota dos grandes expositores do evento, como IBL Valores, BR Samor, Prosegur, Eale, Caru Containers, BTP, Heli Empilhadeiras Brasil, e GCH.

CAMPS – O Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional Social (CAMPS Santos) também estará presente na Intermodal, pela primeira vez neste ano. A instituição estará com um estande para apresentar o trabalho social para as empresas do setor e levará alguns jovens para que possam conhecer mais sobre o setor. A instituição oferece aos jovens uniformes, alimentação, apoio social, pedagógico, psicológico, odontológico e médico, gratuitamente. O objetivo é oferecer aos adolescentes o preparo e as condições necessárias para a busca do primeiro emprego.

CUBO ITAÚ - TERMINAL INOVAÇÃO O Terminal Inovação é um grupo de *logtechs* (*startups* com foco em logística) que se uniram para criar o primeiro estande focado em inovação do setor na Intermodal. Será composto por nove *startups*, formando o HUB Maritime & Port, uma iniciativa do Cubo Itaú em parceria com os mantenedores Wilson Sons, Porto do Açú e Hidrovias do Brasil. Estarão presentes compartilhando seus *cases* no Terminal Inovação, as *startups* Flowls, Cargo Snap, Hexagon, Loginfo, Logpyx, Fretador, Jetta Cargo, DockTech e Argonautica. O Cubo Itaú é uma comunidade que, desde 2015, conecta as melhores soluções para construir grandes *cases* de inovação para o mercado. ■



SETOR DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOS ESPERA MOVIMENTAR NOVOS NEGÓCIOS NA NT EXPO

Referências do mercado metroferroviário estarão presentes no principal ponto de encontro do setor ferroviário na América, que acontece de 28 de fevereiro a 2 de março, em SP

A indústria metroferroviária brasileira volta, cada vez mais, a ter perspectivas positivas com o futuro do setor no país e a demonstrar sinais de desenvolvimento. Segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), somente em 2021, o segmento apresentou uma evolução de 3,6% sobre 2020 (crescendo de 489 milhões de toneladas úteis de cargas transportadas em 2020 para 506,8 milhões em 2021) e de 2% sobre 2019 (quando foram transportadas 494,5 milhões).

As expectativas de crescimento não param por aí: a MRS, uma das principais operadoras de transporte de cargas no país, teve seu contrato de concessão ferroviária da Malha Sudeste prorrogado de forma antecipada, ganhando o

direito de operá-la por mais 30 anos (até 2056). Com isso, a estimativa é que mais de 225 toneladas de cargas passem pela linha férrea a cada ano e que se abram mais de 250 mil empregos enquanto durar o contrato. Sem contar os novos investimentos que serão feitos, de cerca de R\$ 31 bilhões (sendo R\$ 10 bilhões para a ampliação da capacidade da linha férrea e para obras reestruturantes e R\$ 21 bilhões em recursos para manter a ferrovia operando em plena capacidade).

No transporte metroferroviário de passageiros não é diferente e as perspectivas também estão em alta. Apenas a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), projeta investimentos superiores a US\$ 215 milhões somente em 2022 e mais cerca de US\$ 700 milhões de 2023 a 2027. É neste cenário que acontece a 22ª edição do principal ponto

de encontro do setor metroferroviário da América Latina, a NT Expo – Negócios nos Trilhos. De 28 de fevereiro a 2 de março de 2023, toda a cadeia de valor do setor se encontra no São Paulo Expo para mais uma edição única do evento.

NT EXPO

Com 200 marcas expositoras nacionais e internacionais e a expectativa de receber seis mil visitantes altamente qualificados, a NT Expo destaca os principais lançamentos, inovações e tecnologias das mais importantes companhias da cadeia global do segmento.

A lista de expositores nacionais e internacionais do evento abrange fornecedores de toda a cadeia do setor de transporte sobre trilhos de passageiros e de cargas. Entre os destaques estão, por

exemplo, empresas que atuam no segmento de construção de ferrovias e manutenção de via permanente; sistemas de sinalização ferroviária; fabricação de locomotivas; equipamentos para a manutenção de trens; produtos no controle de vibração, choque e ruído estrutural e soluções sustentáveis com o uso de material reciclado.

“A NT Expo já é referência no setor de mobilidade por reunir uma enorme quantidade de representantes do país e internacionais, compartilhando soluções e inovações para o mercado metroferroviário. Além disso, o evento fortalece e traz visibilidade ao setor, que a cada ano demonstra sua importância na mobilidade eficiente e sustentável”, ressalta o vice-presidente de vendas da divisão de mobilidade da Voith América do Sul, Adelson Martins, uma das empresas que já confirmaram presença no evento.

Outra referência do setor ferroviário que está na NT Expo em 2023 é a Marcopolo Rail. “A NT Expo será um momento de expor ao mercado os avanços da empresa, além de ser uma ótima oportunidade para novos negócios nacionais e internacionais. Somos um fabricante ferroviário 100% nacional que, além de oferecer soluções customizadas, conta também com tecnologia, segurança embarcada e *expertise* na produção de modais de alta capacidade”, explica o gerente executivo da Marcopolo Rail, Petras Amaral Santos.

O público visitante também poderá conferir de perto as novidades de outras marcas expositoras, como a Wabtec, Schlatter, Plasser do Brasil, Compass & Electrans, Hitel Wise Wood, Vibtech, Schunk do Brasil e Empretec. A expectativa da organização é receber seis mil visitantes altamente qualificados do mercado.

Também estarão presentes as principais associações que representam o setor de transporte ferroviário como a ANTF, Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

(ANPTrilhos) e Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

“A NT Expo 2023 vai marcar o ano não só com tecnologias e expectativas para o setor e investimentos, mas também com a mudança de governo. Acredito que teremos um ambiente propício para a geração de negócios e para a realização da nossa Rodada de Negócios, tradicionalmente organizada pela ANPTrilhos na NT Expo, trazendo operadores, fabricantes e fornecedores presentes na feira para tentar fazer com que o encontro reverta-se em investimento, modernização e avanço para todo o setor no Brasil”, comenta a diretora executiva da ANPTrilhos, Roberta Marchesi.

Este ano, a NT Expo contará, por exemplo, com duas exclusivas Rodadas de Negócios, organizadas pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros Sobre Trilhos (ANPTrilhos), com a participação dos operadores associados.

Além disso, contará também com dois projetos VIP’s: um para representantes do governo (estadual, federal e municipal) e outro para operadores de carga e passageiros dos países da América Latina. Outro destaque será o Espaço Lounge NT Expo, um ambiente voltado para receber autoridades, convidados e executivos do setor. Diferencial desta edição também será o serviço gratuito de traslado oferecido pelo evento nos dias de sua realização, de ida e volta, com partidas dos escritórios centrais do Metrô SP e da CPTM.

TECNOLOGIA, VLT E TRENS REGIONAIS SÃO OUTROS TEMAS DE DESTAQUE

O Congresso NT Expo é a atração principal do evento e será realizado durante os três dias, das 14 às 18 horas, com duas arenas para abordar

temáticas do transporte de carga e passageiros sobre trilhos. Entre outros destaques, no dia 1º de março, será apresentado o painel “Tecnologias aplicadas: melhores práticas em manutenção e novas aplicações”, Digital Twins e Inteligência Artificial na manutenção de ferrovias, com a participação do diretor de Operações da Companhia do Metrô de São Paulo, Milton Gioia, a gerente executiva de Manutenção do CCR Metrô Bahia, Juliana Romão e o diretor acadêmico do Master Internacional em BIM Management para Infraestruturas, Engenharia Civil e GIS do Zigurat Global Institute of Technology, Washington Luke.

Ainda no dia 1º de março, acontecerá também o painel com os estudos de caso sobre o futuro dos VLT’s do Rio de Janeiro (RJ), que são a maior malha de VLT’s das Américas, com 251 km, e da expansão e revitalização urbana no VLT da Baixada Santista (SP). Para falar sobre esses dois casos, estarão presentes no painel o diretor de Operações da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), Luiz Eduardo Oliveira da Silva e o assessor técnico da EMTU/SP (Sistema Integrado Metropolitano da Baixada Santista), João Paulo Rodrigues.

Já para o terceiro dia, 2 de março, a programação do Congresso NT contará com um painel internacional com o tema “Trens regionais como solução de integração e mobilidade”. Para trazer a experiência internacional em trens regionais e as tendências em eficiência energética com a descarbonização dos veículos e o uso de hidrogênio verde, estão confirmados no painel os representantes da Asociación Latino-Americana de Ferrocarriles (ALAF), Jean Pejo e José Villafañe, o presidente da UNIFE - The European Rail Supply Industry Association, Philippe Citroens e o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate. ■

CENÁRIO TURBULENTO

Principais economias do mundo enfrentam o desafio de controlar a inflação, sem comprometer o crescimento econômico

por Valeria Bursztein

Tudo ao mesmo tempo, agora! Tal qual a música da banda Titãs, o ano de 2023 já começou frenético. Não bastasse a turbulenta transição política, o Brasil se vê imerso em um cenário de incertezas. Mas o país não está sozinho. A dificuldade para se definirem estratégias para o futuro próximo é generalizada e se estabelece pelas inúmeras variáveis que teimam em comprometer qualquer previsibilidade.

Entretanto, é consenso entre os economistas entrevistados para esta reportagem que, quando se olha para o horizonte da economia global, a imagem é nítida: a desaceleração econômica global é iminente. Dados do relatório Situação Econômica Mundial e Perspectivas para 2023, compilado pelo Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas, indicam que a produção mundial pode desacelerar, dos cerca de 3% no ano passado para 1,9% em 2023 e que a taxa de crescimento será uma das mais baixas das últimas décadas. Entre os fatores que forjam

este cenário estão a pandemia, guerra na Ucrânia que se prolonga para além do esperado, crises alimentar e energética, alta na inflação, altos gastos com a dívida e a emergência climática. A publicação indica que a inflação global deverá permanecer em cerca de 6,5% em 2023, ano depois de ter atingido 9%.

Da mesma forma, o Banco Mundial reduziu suas previsões de crescimento para 2023. O banco de desenvolvimento projeta um crescimento global do PIB de 1,7% em 2023 — o ritmo mais lento à parte das recessões de 2009 e 2020 em quase três décadas. No ano passado, a expectativa da instituição para o crescimento global estava na casa dos 3%.

“Não vejo o cenário com muito otimismo”, revela o economista e sócio da HLB Brasil, Marcelo Fonseca. “Levará um tempo para entender o impacto das políticas dos bancos centrais dos países que experimentam processos inflacionários mais intensos, além do fato de a guerra Rússia e Ucrânia dar indícios de se prolongar no tempo. Vai respingar

para todos os lados”.

Na visão de Fonseca, estamos em um momento curioso, porque as economias centrais estão tendo que lidar com a questão inflacionária, que é um problema novo para muitas dessas economias. “O brasileiro já está acostumado, passamos por muitas loucuras, tanto é que o Banco Central saiu na frente e controlou a inflação de uma maneira até mais firme do que outros bancos centrais que estão, eu diria, um pouco vacilantes quanto ao tamanho das intervenções necessárias para reduzir a inflação, sem causar recessão”, analisa. Esse quadro recessivo, afirma ele, terá obviamente repercussão direta nas trocas comerciais entre os países. “O volume de transações internacionais provavelmente será menor, pelo quadro inflacionário, mas também em função de uma grande incerteza que foi colocada em função do conflito entre Rússia e Ucrânia, que coloca uma carga maior nas empresas sobre como gerenciar riscos”, prevê.

Fonseca alerta também para outra consequência da escalada dos juros. “O

contexto do custo do dinheiro mudou muito, assim como a movimentação de recursos, afetando a liquidez, sobretudo com os juros norte-americanos tão atrativos para receber capital. A mesma coisa no Brasil. Aqui temos uma inflação de 6%, 7% e os juros estão em 13%. Como competir com isso? Como um projeto de investimento de uma empresa se viabiliza com uma taxa dessas? Isso tudo faz com que fundos de investimento repensem as estratégias”.

O economista lamenta o fato de o país não conseguir interromper o círculo vicioso no qual se encontra há décadas. “Não conseguimos crescer, porque não há investimento em infraestrutura e na modernização do parque industrial e não se investe porque a economia não cresce. O país está vivendo ciclos de trocas de governo que interrompem as políticas em curso. Muda o governo, para tudo, e segue-se em outra direção. Reformas estruturais são importantes em qualquer economia e isso vale para o Brasil. Reformas iniciadas em uma gestão são abandonadas ou desfeitas na seguinte. Isso compromete a percepção do investidor estrangeiro, e sem investimentos não há desenvolvimento. Mas a novidade de agora é que, se nós temos problemas importantes, o mundo também não está bem. Não se sabe como a China e a sua economia reagirão a este novo momento”.

“Devemos fazer a lição de casa e fazer investimentos em infraestrutura logística e em melhorar questões como o tempo de liberação de cargas, por exemplo. Iniciativas como o OEA (Operador Econômico Autorizado) são muito benéficas”

Jackson Campos, diretor do mercado farmacêutico e de relações governamentais na AGL Cargo

“Levará um tempo para entender o impacto das políticas dos bancos centrais dos países que experimentam processos inflacionários mais intensos”

Marcelo Fonseca, economista e sócio da HLB Brasil



INFLAÇÃO X POLÍTICA DE JUROS

O economista, professor e consultor empresarial, Reinaldo Cafeo, concorda com o colega Fonseca quanto aos bancos centrais terem demorado a monitorar o núcleo da inflação. “Já no Brasil, desde 2020, a taxa de juros saiu de um patamar inferior a 3% para os atuais 13,75%. Para dar uma derrubada final na inflação brasileira houve também a combinação da política tributária, com queda de alguns tributos, como os que incidem em combustíveis e energia, o que foi determinante para manter inflação no ano passado na casa dos 5%”.

Cafeo prevê que a política de juros altos se mantenha. “Os bancos centrais

mundiais, incluído aí os Estados Unidos, continuarão com políticas monetárias restritivas, ou seja, apertando o crédito, aumentando a taxa de juros, incentivando o adiamento do consumo. O grande desafio, quando isso acontece, é definir qual é o tamanho da dose dessa taxa de juros, de tal maneira que não provoque recessão. E é exatamente nesse ponto que está a dúvida este ano”. Para ele, na melhor das hipóteses, o mundo crescerá menos este ano, podendo alguns países da Europa e mesmo os Estados Unidos chegarem a uma recessão por essa dose elevada de juros. “Por isso que é imperativo para o Brasil olhar para outros mercados e ampliar a nossa pauta de exportações”.

Segundo ele, existe um desafio estrutural na pauta de exportação brasileira, não obstante a performance positiva no agronegócio. “Precisamos ter uma pauta de exportação mais diversa e com maior valor agregado, o que implica em investimentos internos e na definição de uma política de substituição de importações, como a China fez lá atrás. E gradativamente, valorizando a indústria nacional, com ganho de produtividade e eficiência, redução do Custo Brasil, passarmos a competir com outros players, mas não só com as commodities, porque se houver qualquer problema com a China ou de consumo mundial dessas commodities ou mesmo uma supersafra mundial, nós seremos presas fáceis no





“O grande desafio é definir qual é o tamanho da dose dessa taxa de juros, de tal maneira que não provoque recessão. É exatamente nesse ponto que está a dúvida este ano”

Reinaldo Cafeo, economista, professor e consultor empresarial

comércio mundial. O momento é focar na melhoria da pauta de exportações, agregando valor”, afirma.

O coordenador e professor da área de Gestão e Negócios da Universidade São Judas em São Paulo, Paulo Watanabe, também prevê um cenário de grandes desafios para a economia global. “Quando olhamos para as tendências econômicas, temos sempre em mente as grandes potências e vemos um cenário muito complexo nos Estados Unidos, uma grande indefinição na China, porque apesar do país não entrar em recessão, o seu crescimento econômico vai desacelerar e isso já preocupa o mundo inteiro, em especial os países em desenvolvimento, na América Latina, já que o mercado chinês é destino de grande parte das suas exportações. É o caso do Brasil e da nossa

pauta de exportação, calcada em commodities agrícolas e minerais. Uma China que consome menos, que vem mudando o perfil de consumo e de produção uma vez que a pirâmide demográfica chinesa também vem mudando de forma que preocupa o mundo inteiro”.

Para Watanabe, a política de juros altos para combater os processos inflacionários é outra fonte de preocupação, porque compromete a qualidade e perenidade dos investimentos e impacta o consumo e aperta a liquidez. “Ou seja, é um desafio muito grande para todos os países, em especial para o Brasil, que se adapta a um novo governo. A perspectiva de crescimento da economia brasileira é inferior a 1%. O desafio do Governo Lula, na minha opinião, é o de estabilizar a economia, acalmar o mercado e

atender as demandas mais urgentes”.

Ele ressalta que vale destacar a força que o presidente Lula trouxe para as relações internacionais. “Os dois primeiros mandatos dele foram marcados por uma exposição internacional muito positiva para o país. O Brasil passou a ser um player de respeito e de grande potencialidade. Foi o momento em que Brasil e China se aproximaram. Acredito que Lula voltará a explorar as relações com os mercados em ascensão. Além disso, muitos negócios internacionais estavam bloqueados no Brasil em função da política ambiental da gestão anterior. Democracia, direitos humanos e meio ambiente são condições primordiais para o mercado internacional, especialmente a Europa. A mudança radical desse novo governo é muito bem vista”.

Já o diretor do mercado farmacêutico e de relações governamentais na AGL Cargo, Jackson Campos, é mais otimista. “Temos uma crise atual que é resultado de outras crises. A pandemia e a consequente interrupção das cadeias de distribuição provocaram uma escala nos custos em todos os segmentos da economia. Mas, hoje, os fluxos já estão restabelecidos e as empresas encontraram soluções para dar curso aos seus negócios. Hoje estamos mais calejados para lidar com o que vem pela frente. Sempre teremos que lidar com um elemento externo de desequilíbrio, ainda mais aqui no Brasil. Já estamos acostumados. Claro que devemos fazer a lição de casa e fazer investimentos em infraestrutura logística e em melhorar questões como o tempo de liberação de cargas, por exemplo. Iniciativas como o OEA (Operador Econômico Autorizado) são muito benéficas”.

Campos enfatiza a importância de o país investir na diversificação de negócios e parceiros no cenário internacional. “Nossa exportação agropecuária vem batendo recordes ano a ano e mesmo com a China crescendo menos, existem outros mercados consumidores que mantêm a demanda”.

“Uma China que consome menos, vem mudando o perfil de consumo e de produção, uma vez que a pirâmide demográfica chinesa também vem mudando de forma que preocupa o mundo inteiro”

Paulo Watanabe, coordenador e professor da área de Gestão e Negócios da Universidade São Judas em São Paulo



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





O FUTURO DAS RELAÇÕES ENTRE PORTOS E CIDADES

Burocracia engessada, gargalos logísticos e o amadurecimento nas relações entre os entes públicos envolvidos são apontados como os desafios a serem superados para que uma relação harmônica e produtiva seja possível

por Alessandro Padin

Como os portos podem ser vetores de desenvolvimento econômico e social da região em que atuam? Para especialistas que acompanham o dia a dia do setor, as respostas englobam vários fatores a serem superados, como burocracia engessada, gargalos logísticos e o amadurecimento nas relações

entre os entes públicos envolvidos. O diretor da FGV Transportes, Marcus Vinicius Quintella Cury, aponta que a questão deve considerar os impactos sociais, econômicos, urbanísticos, ambientais, históricos e culturais, e, fundamentalmente, fazer parte do planejamento das políticas urbanas do município no qual o porto esteja inserido e dos planos mestres portu-

ários e planos de desenvolvimento e zoneamento portuários (PDZs).

“Todos devem sair ganhando: porto, cidade e população. Os portos brasileiros ainda deixam a desejar em suas relações com as cidades, mas existem casos interessantes que prometem grande evolução, como o Porto do Rio (RJ), que implementou o projeto Porto Maravilha, com a construção da Ave-



“Os portos brasileiros ainda deixam a desejar em suas relações com as cidades, mas existem casos interessantes que prometem grande evolução, como o Porto do Rio, que implementou o projeto Porto Maravilha, com a construção da Avenida Portuária, reduzindo o conflito com o trânsito urbano na chegada ao Centro do Rio de Janeiro, contribuindo positivamente em sua relação porto/cidade”

Marcus Vinicius Quintella Cury, diretor da FGV Transportes



nida Portuária, reduzindo o conflito com o trânsito urbano na chegada ao centro do Rio de Janeiro, contribuindo positivamente em sua relação porto/cidade”, cita.

Quintella Cury destaca que o Porto Maravilha possui importantes equipamentos e se tornou a nova região turística da cidade, com o Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio, roda

gigante e AquaRio, além do VLT, e o futuro Mercado do Porto, transformando a região em um polo gastronômico importante. “Infelizmente, a crise econômica que afetou fortemente o Rio de Janeiro e a pandemia da Covid-19 atrasaram a ocupação do Porto Maravilha como distrito empresarial e habitacional, mas, certamente, com a recuperação da economia fluminense, esse caso de relação porto/cidade será um dos melhores do mundo”, prevê.

Já o coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia, José Carlos Higa de Freitas, encontra dificuldades em relacionar boas práticas na relação entre portos e cidades no país. “No Brasil, não consigo eleger um destaque, pois todos sofrem igualmente com o mesmo problema estrutural. O enfraquecimento do papel do Conselho da Autoridade Portuária (CAP) torna a administração do porto uma estrutura pouco permeável aos interesses coletivos de sua respectiva região urbana. Tudo é muito pontual e esporádico. Poderia mencionar a

Docas de Belém (PA), considerando o valor cultural e histórico, mas não vejo um case a se destacar, de fato”, frisa.

Ele comenta que Santos (SP), por exemplo, buscou evoluir nos últimos tempos, apesar de ser nítido o deslocamento dos interesses do porto em relação à cidade. “A organização do zoneamento do porto, pensando em clusters adaptados à Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), ajuda a aliviar o impacto do transporte rodoviário dentro da cidade e o projeto de alocação do terminal marítimo de passageiros para a região do centro de Santos parece ser positivo, também. Em contraponto ao que foi mencionado anteriormente, vejo o porto de Roterdã como um exemplo de sucesso no mundo por ter origem em uma administração municipal e, ainda hoje, carregar em seu conselho os interesses da comunidade local dentro de um hub de serviços de grande relevância econômica para o seu país”, exemplifica.

“É papel das empresas contribuir para a prosperidade do País e da região



“Em linhas gerais, é necessário dar atenção para o incentivo de tecnologias locais, a consolidação de uma cadeia de suprimento eficiente e o treinamento de pessoas para atender um novo modelo de operação, o porto 4.0. Tudo isso é importante para que ocorra a reversão de valores para as regiões acopladas aos portos.”

José Carlos Higa de Freitas, coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia

em que estão presentes”, afirma o CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten. O executivo acredita que é possível realizar uma operação portuária responsável que alie desenvolvimento econômico, respeito ao meio ambiente e inclusão social. “A nossa história é, inclusive, um case de sucesso nesses três pontos. Antes mesmo de iniciar nossas operações, os acionistas investiram R\$ 257 milhões para fazer a remediação de um dos maiores passivos ambientais do país e o maior em área portuária”, ressalta.

Com isso, garante, uma área com diversos impactos sociais e ambientais foi transformada em um terminal moderno e sustentável que, hoje, utiliza energia renovável em 100% das operações, gera empregos e contribui para a inclusão de pessoas em situação de vulnerabilidade social. “Temos orgulho da nossa história e do importante papel que desempenhamos, há 10 anos, para o desenvolvimento econômico e social da Baixada Santista”, salienta.

DESAFIOS

Quintella Cury explica que, para fortalecer uma relação entre portos e

ciudades, o setor tem desafios enormes e antigos, como, por exemplo, a insuperável burocracia na administração, devido à presença do governo, e os históricos gargalos logísticos que atrapalham a produtividade e competitividade nos mercados nacional e internacional, o que, consequentemente, impacta em reflexos econômicos e sociais locais. “Posso citar alguns desses gargalos, como os problemas dos deficientes acessos terrestres, especialmente no caso dos embarques e desembarques de graneis, que causam intermináveis filas de caminhões nos portos”, afirma.

Além disso, continua o diretor da FGV Transportes, os baixos níveis históricos de investimento estatal na infraestrutura dos portos públicos contribuem para a lentidão e atraso da logística portuária. Outro grande desafio é a dragagem, que carece de investimentos e desburocratizações ambientais para que os berços portuários brasileiros possam receber navios modernos, de grandes capacidades e calados maiores. “O problema da limitação de calado é um desafio a ser superado, pois afeta negativamente a eficiência na movimentação das cargas, encarecendo os custos de transporte, que,

consequentemente, tornam mais caros os produtos nacionais e diminuem a competitividade no mercado internacional”, completa.

O setor portuário tem um papel fundamental para o desenvolvimento do Brasil. Apenas o Porto de Santos, por exemplo, é responsável por 38,5% de toda a movimentação de contêineres do Brasil, com potencial para crescer ainda mais. “Mas precisamos que esse desenvolvimento seja feito de forma estruturada e planejada. Esse é o desafio. A BTP trabalha, diariamente, com o compromisso de deixar um legado para o Porto de Santos, a Baixada Santista e o país. Todas as nossas decisões são baseadas em como poderemos, a longo prazo, contribuir para a melhoria da região em que estamos e para o setor portuário. Afinal, uma região bem desenvolvida é um porto mais atrativo para futuros negócios, que gerará mais empregos, movimentará a economia e contribuirá para um país cada vez mais competitivo no mercado mundial, o que é bom para todos”, explica Ricardo Arten.

Já para Freitas, o principal desafio é criar uma política pública capaz de conjugar, de forma harmônica, os interesses nacionais e os interesses locais.

“Todas as nossas decisões são baseadas em como poderemos, a longo prazo, contribuir para a melhoria da região em que estamos e para o setor portuário. Afinal, uma região bem desenvolvida é um porto mais atrativo para futuros negócios, que gerará mais empregos, movimentará a economia e contribuirá para um país cada vez mais competitivo no mercado mundial, o que é bom para todos”

Ricardo Arten, CEO da BTP



“Em linhas gerais, é necessário dar atenção para o incentivo de tecnologias locais, a consolidação de uma cadeia de suprimento eficiente e o treinamento de pessoas para atender um novo modelo de operação, o porto 4.0. Tudo isso é importante para que ocorra a reversão de valores para as regiões acopladas aos portos. Outro ponto é o de extrapolar o conceito de simples elo logístico, trabalhando para que se construam mais exemplos do chamado porto indústria. Isso exige, no entanto, um certo grau de planejamento de estado”, defende.

Esta é a chave, também, para gerar impactos sociais positivos, aponta o coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia. “Logicamente, toda cidade portuária espera crescimento, maior arrecadação de impostos, movimentação de sua economia, mas é preciso lidar com as respectivas externalidades. Trânsito, poluição, adaptação da força de trabalho, tudo isso precisa ser tratado antecipadamente por meio do planejamento”, completa Freitas.

PODER PÚBLICO

E de que forma os poderes públicos podem impulsionar melhores práticas nessa relação entre portos e

ciudades? Marcus Vinicius Quintella Cury acredita que o caminho é a desestatização dos portos organizados. “Isso é extremamente importante para a desburocratização e aprimoramento da gestão portuária, o que atrairá mais investimentos privados para suas poligonais e também para seus entornos. Esse modelo é importante para garantir a autonomia do complexo portuário, cujas ações venham repercutir no ambiente urbano, criando, assim, uma verdadeira relação porto/cidade”, afirma.

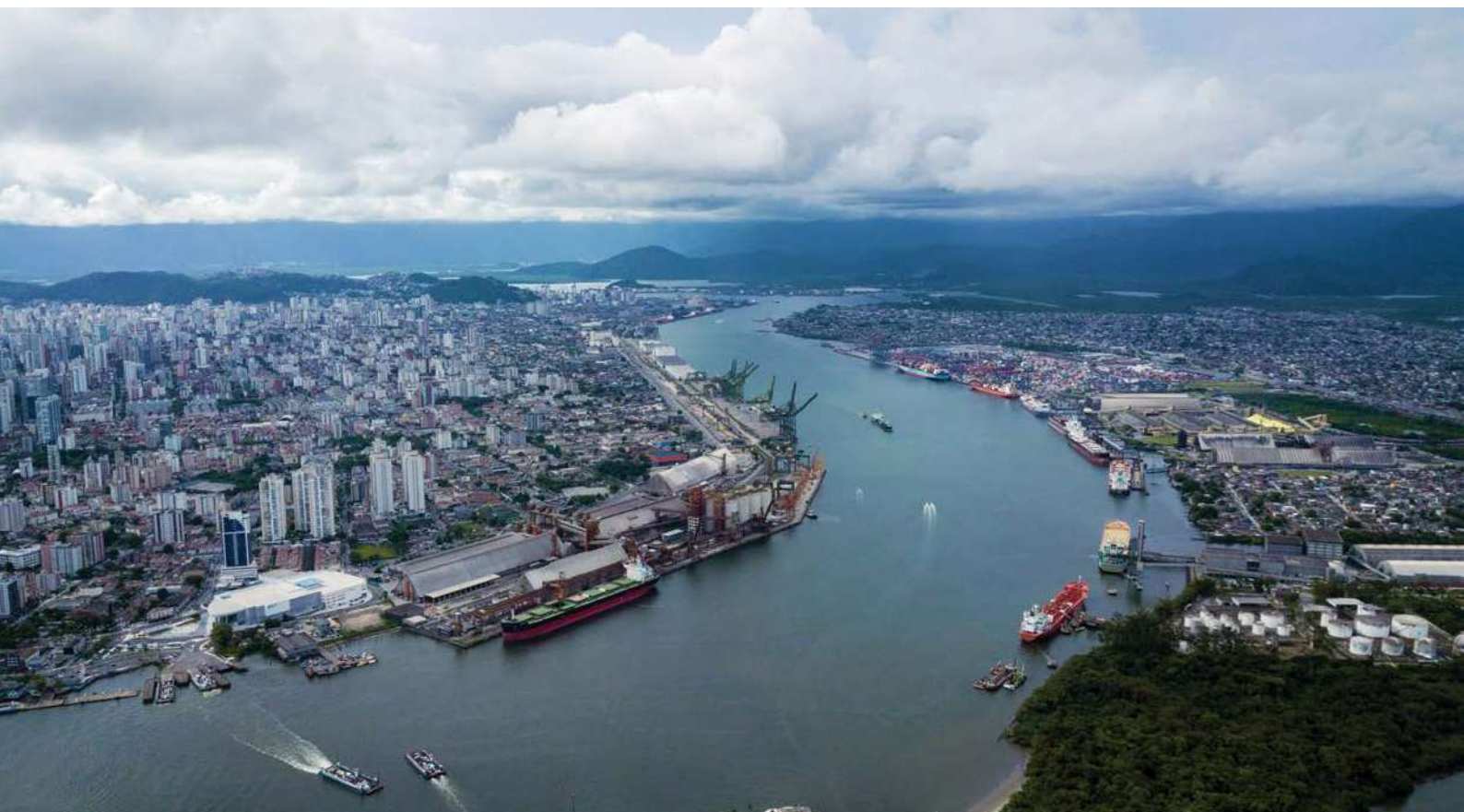
Entretanto, caso não seja adotada a desestatização, salienta o diretor da FGV Transportes, torna-se imprescindível que os planos oficiais para os portos sejam transformados em planos de Estado e os operadores portuários possam participar da gestão das autoridades portuárias, tudo isso contando com uma mudança radical na legislação atual, com o objetivo de desburocratizar o setor e tornar os processos mais ágeis e eficazes.

Freitas ressalta que existem algumas premissas normativas delicadas, que demandam certa reflexão. “A Constituição estabelece que a União possui a competência privativa para dispor sobre os regimes dos portos.

Considerando essa premissa, o Supremo Tribunal Federal entendeu, no julgamento da ADPF 316, que um ato normativo do município, regulando o uso e ocupação do solo, não pode intervir indevidamente no regime dos portos, de forma a restringir a modalidade de uso de instalações de movimentação e armazenagem em zona portuária. Assim, em princípio, o porto prevalece sobre a cidade”, explica.

Ele aponta, no entanto, que, para se ter melhores práticas na relação porto e cidade, não deve ocorrer a sobreposição do interesse local sobre o interesse nacional, mas a predominância do porto sobre a cidade, também, não deveria ocorrer. “A solução é que se restabeleçam ou se reinventem espaços de diálogos, no qual a relação porto e cidade possa ser cultivada de forma sustentável, coordenando interesses diversos. Existe uma previsão na Portaria SEP 61, de 2020, obrigando a inclusão de um tópico sobre a relação porto e cidade em todo PDZ de cada porto organizado, mas isto, sem uma discussão, não passa de uma carta de intenções, órfã de legitimidade e respaldo para a sua concretização”, avalia. ■

CIDADES PORTUÁRIAS PRECISAM TER VOZ ATIVA



Para o prefeito de Santos, Rogério Santos, é fundamental que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) volte a possuir caráter deliberativo e não apenas consultivo

por Alessandro Padin

O prefeito de Santos, Rogério Santos, é taxativo: as regiões impactadas pelas atividades portuárias precisam ter voz mais ativa. “Acredito que as cidades que abrigam o porto, como Santos, Guarujá e Cubatão, além dos demais municípios da Baixada, que também são impactados pela ati-

vide portuária, precisam opinar e serem ouvidos no planejamento de ações para o porto. É fundamental a participação da região no Conselho de Autoridade Portuária (CAP), com este voltando a possuir caráter deliberativo e não apenas consultivo”, defende o chefe do Executivo.

Além disso, aponta, é importante que as cidades façam o planejamento

urbano destacando áreas com vocação para comportar a atividade portuária, pensando em incentivos para essa atividade, que gera empregos e renda, e em contrapartidas para os municípios, na forma da lei, em decorrência da expansão dessa operação. “Hoje, falamos em sustentabilidade, essencial para encontrarmos caminhos para o desenvolvimento do porto em

parceria com as cidades”, salienta o prefeito.

Rogério Santos reforça que porto e cidade têm uma relação muito próxima. “Digo que o Porto de Santos, que é o maior equipamento de logística do País, por onde passa um terço de toda a riqueza do Brasil, tem uma função social. É o maior empregador da cidade de forma direta e indireta. Além disso, é errado pensar esse gigante, o maior da América Latina, desvinculado do lugar em que está, pois seu funcionamento, que vem batendo recordes de movimentação de cargas, impacta diretamente o cotidiano de quem mora aqui no que diz respeito ao trânsito de caminhões, meio ambiente, segurança, turismo”, salienta.

O desenvolvimento do porto não pode prejudicar a qualidade de vida do santista, assim como a cidade precisa encontrar alternativas para a expansão da atividade portuária de forma planejada e ordenada, o que traz benefícios, frisa o prefeito. “Em Santos, temos excelentes exemplos de parcerias com empresas portuárias por meio de Termos de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc), que resultaram em investimentos na construção de escolas, unidades de saúde, cultura, entre outros setores”, relata.

TRANSPARÊNCIA

Para Santos, se a expansão da atividade portuária vai causar algum impacto no município, que haja, na forma da lei, com transparência e seriedade, investimento em prol de alguma área prioritária da cidade. Além disso, continua, é fundamental a interlocução com os governos estadual e federal para a elaboração e execução de projetos que tragam benefícios tanto ao porto quanto à Baixada Santista como um todo.



“Digo que o Porto de Santos, que é o maior equipamento de logística do País, por onde passa um terço de toda a riqueza do Brasil, tem uma função social. É o maior empregador da cidade de forma direta e indireta. ”

Rogério Santos, prefeito de Santos

“Falo de um sistema viário com um segundo acesso de caminhões ao cais; obras de macrodrenagem na entrada de Santos, na área que cabe ao porto; o túnel do maciço central de Santos, criando mais uma ligação entre Santos e São Vicente; a sonhada ligação seca entre Santos e Guarujá, o que aprimora a logística na região e possibilita a expansão do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) ao litoral norte paulista; a mudança do terminal de passageiros para o bairro Valongo, estimulando o potencial turístico e econômico do Centro Histórico de Santos”, exemplifica.

O prefeito de Santos cita que o diálogo é o melhor exemplo de bom re-

lacionamento entre o porto e a cidade, promovendo, por exemplo, o entendimento para a manutenção dos postos de trabalho e para a qualificação do profissional avulso. “A comunicação para a garantia do cais público, voltado ao trabalho dos operadores locais, assim como a transferência do terminal de passageiros para o bairro Valongo, assunto que consta no PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) do porto são casos desse diálogo. Isso impulsionará o desenvolvimento de toda a região central. Essa sinergia do porto com a cidade gera bons frutos para ambos, que devem caminhar juntos em busca do desenvolvimento econômico e social”, conclui. ■

TERMINAIS INVESTEM EM EMPREGOS, INCLUSÃO E SUSTENTABILIDADE



Foco nas práticas ESG e projetos locais estão na pauta das empresas para aproximar sociedade do cotidiano portuário de forma saudável e produtiva

por Alessandro Padin

A aproximação dos poderes públicos com a iniciativa privada é fundamental para ambos os lados. Por meio da parceria, é possível alinhar as melhores práticas e as necessidades da empresa, assim como projetar melhorias para

todo cenário econômico, avalia o diretor-superintendente administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas. “Neste sentido, o projeto da Nova Baía de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes (SC), para o recebimento de navios de até 350 metros de comprimento, foi executado

com o apoio da Autoridade Portuária, Marinha, Praticagem e Governo do Estado, em 2020”, aponta.

A Nova Baía, destaca o executivo, é crucial para fomentar a competitividade e impulsionar a economia de Santa Catarina. O objetivo é que, no futuro, essa capacidade seja ampliada

para embarcações de até 400 metros por 59 de boca (largura). “Essa é uma das obras mais esperadas para estimular o crescimento do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes que, conseqüentemente, reflete em toda a cadeia logística”.

Dessa forma, Ribas argumenta que os portos, ao promoverem investimentos, são cruciais para o crescimento e desenvolvimento econômico e social de uma região. “O Porto de Navegantes emprega diretamente 1.030 profissionais, cerca de 68% residem na cidade, o que reforça ainda mais a conexão do terminal com a região em que está inserida. Em 2022, a Portonave arrecadou R\$ 23 milhões para a prefeitura local, equivalente a 40% da contribuição total da cidade, sendo uma importante engrenagem para o desenvolvimento econômico”.

No aspecto social, destaca o executivo, a aproximação com a comunidade é um dos principais fatores para contribuir com a região: “Por isso, diversos projetos sociais, voltados à cultura, educação, esporte e meio ambiente, são incentivados para promover a aproximação e engajamento. Somente no último ano foram mais de 30 projetos”. Um deles foi o programa Porto para Elas, que formou 40 mulheres nos cursos introdutórios de Logística Portuária e Manutenção Portuária em 2022, visando ensinar, estimular e oferecer oportunidades no setor portuário. Ao final do curso, quatro alunas foram contratadas pelo terminal.

INCLUSÃO

Entre os projetos desenvolvidos pela BTP na Baixada Santista, destaca-se o “BTP para Todos”, um curso gratuito oferecido pela empresa dentro do seu próprio terminal com o objetivo de capacitar pessoas com deficiência para trabalhar no setor portuário. Em oito anos, o projeto já qualificou mais de

230 pessoas para trabalhar no Porto de Santos. Desse total, mais de 50 participantes do projeto foram contratados para atuar na BTP após o término do curso.

Lançado em 2022, o “Projeto Inclusive” é outra iniciativa social da BTP que promove a inclusão digital tanto para colaboradores interessados e seus familiares como para moradores de comunidades, por meio da oferta de curso de informática gratuito em parceria com o Senac Santos. Já nas comunidades do entorno, a BTP promove iniciativas voltadas à qualificação de jovens como a “Oficina de Preparação para o Mercado de Trabalho”, realizada atualmente no bairro do Saboó, em Santos, e um programa de visitas que promove a integração porto/cidade.

“Neste 2023, estamos apoiando 19 projetos sociais diferentes na região da Baixada Santista, por meio das leis de incentivo. A BTP também investirá na construção de uma nova Unidade Básica de Saúde (UBS) no Dique da Vila Gilda, em Santos, que incluirá ainda

a expansão de 400 m do Centro de Juventude da Zona Noroeste que existe no local. O projeto é possível por meio de um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc), assinado com a Prefeitura de Santos”, destaca o CEO da BTP, Ricardo Arten.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy, salienta que o desenvolvimento dos portos deve estar alinhado aos grandes temas que norteiam a sociedade moderna, ou seja, as empresas devem trabalhar para mitigar seus impactos operacionais tanto no meio ambiente quanto nas comunidades do entorno, de forma a viabilizar a sua sustentabilidade. “A Santos Brasil vem fazendo a sua parte. É signatária do Pacto Global da ONU desde 2013, está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Susten-



O Porto de Navegantes emprega diretamente 1.030 profissionais, cerca de 68% residem em Navegantes. Em 2022, arrecadou R\$ 23 milhões para a prefeitura local, equivalente a 40% da contribuição total da cidade



“A Santos Brasil também vai apoiar em 2023, por meio de leis de incentivo municipais e federais, 41 projetos voltados à cultura, educação e esporte nas seis cidades onde mantém operações no País (Santos, Guarujá e São Bernardo do Campo no estado de São Paulo, além de Imbituba (SC), Vila do Conde (PA) e Itaqui (MA)). Os investimentos somam mais de R\$ 3,8 milhões”

Béatrice de Toledo Dupuy, gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil

tável e já assumiu, entre seus principais desafios, o compromisso de contribuir ativamente para a conservação do meio ambiente e para o desenvolvimento humano”, aponta.

A executiva destaca que a empresa desenvolve programas para apoiar ações de inclusão social, com ênfase em educação, promoção da cidadania e desenvolvimento da sociedade – caso do Formare, que qualifica jovens das comunidades do entorno do terminal no Guarujá para o mercado de trabalho. “Atende também a uma necessidade de todo setor portuário por novos profissionais qualificados e facilita a entrada destes jovens no mercado de trabalho. Desde 2009 até agora foram 291 jovens formados, com 108 contratações pela Santos Brasil”, relata.

Além disso, tem metas ambientais atreladas à remuneração da alta liderança e dos demais funcionários: reduzir em 15% as toneladas de emissões de CO₂/TEU, 30% o consumo de água m³/per capita e 50% a geração de resíduos/TEU até 2024. “A Santos Brasil também vai apoiar em 2023, por meio de leis de incentivo municipais e federais, 41 projetos voltados à cultura, educação e esporte nas seis cidades

onde mantém operações no País (Santos, Guarujá e São Bernardo do Campo no estado de São Paulo, além de Imbituba (SC), Vila do Conde (PA) e Itaqui (MA)). Os investimentos somam mais de R\$ 3,8 milhões”, salienta.

ESG

As práticas ESG (*Environmental, Social, and Corporate Governance* ou Meio Ambiente, Social e Governança, em português) também fazem parte, cada vez mais, do cotidiano dos terminais. “Estruturamos e mantemos o Comitê de Sustentabilidade, liderado por nosso diretor-presidente, responsável por definir as metas socioambientais e monitorar todas as ações que desenvolvemos para a redução de emissões de CO₂, gestão de água e resíduos e fortalecimento da cultura de segurança. Para isso, contamos com indicadores específicos, que nos permitem avaliar o alcance das metas, identificar avanços e oportunidades de melhoria. Apresentamos anualmente nossos resultados econômicos, sociais e ambientais aos públicos de interesse, de forma transparente e objetiva via nosso Relatório de Susten-

tabilidade”, explica Béatrice de Toledo Dupuy.

Com o objetivo de aliar as ações socioambientais aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), a Portonave triplicou suas atuações em práticas ESG no ano passado. Todas as iniciativas estiveram voltadas aos nichos cultura, educação, esporte, saúde e meio ambiente. Foram pelo menos 30 projetos desenvolvidos em Navegantes e região. O foco ambiental se destacou com mais de 90% dos resíduos destinados conforme o conceito Aterro Zero, que visa o aproveitamento integral dos materiais recolhidos. Contemplaram essa destinação resíduos de perigosos, orgânicos, comuns e recicláveis.

“O principal desafio é engajar o maior número de pessoas nas iniciativas. Ao longo dos últimos anos, foram mais de 1 milhão de pessoas envolvidas direta e indiretamente em, pelo menos, 70 iniciativas apoiadas relacionadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), todos com atuação em Navegantes, sendo alguns com perpetuação pelo Brasil e mundo”, afirma Osmari de Castilho Ribas. ■



SUA EMPRESA FAZ PARTE DO ECOSSISTEMA LOGÍSTICO?



ENTÃO
CONHEÇA A

nstech

   /nstechlog

PRIVATIZAR OU NÃO, EIS A QUESTÃO...



O Governo Lula já se posicionou pela revisão dos processos de privatização empreendidos pela gestão anterior. Lideranças e especialistas estudam os próximos passos e apontam as tendências para o futuro do setor

por Alessandro Padin

A gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva está apenas no início, mas muitas cartas já foram colocadas na mesa. Uma delas é de que o governo está decidido a rever os processos de privatização iniciados sob a batuta de Jair Bolsonaro. No setor de infraestrutura de transportes e logística, por exemplo, o ministro da recém criada pasta dos Portos e Aeroportos, Márcio

França, já descartou a privatização de autoridades portuárias como modelo a ser seguido. Lideranças e especialistas já estudam os próximos passos e apontam as tendências de como será o jogo daqui pra frente.

Professor doutor de Direito Administrativo na USP e no IDP (Brasília), Gustavo Justino de Oliveira salienta que a desestatização das infraestruturas nacionais, seguida da privatização, é uma agenda muito mais complexa do

que aparenta e encontrou entraves políticos, sociais e financeiros até mesmo nos governos Bolsonaro e Temer, que claramente possuíam traços e valores liberais e privatistas. Apesar disso, aponta, não tiveram êxito em casos considerados paradigmáticos, como o processo dos Correios.

“O que temos, na prática, é um virtual problema que pode ser causado pela falta de alinhamento entre as diferentes logísticas. Por exemplo, se há

um conjunto de investimentos feito nos setores rodoviário e ferroviário para expandir a utilização dos portos, a quebra de expectativas no setor privado causada por uma recusa generalizada do governo em desestatizar pode afastar investimentos e, de alguma forma, levar a uma certa obsolescência do setor portuário”, explica o professor, que também é sócio fundador do escritório Justino de Oliveira Advogados, boutique jurídica especializada em Direito Público e Resolução de Conflitos.

Contudo, enfatiza Oliveira, a privatização da autoridade portuária, isto é, da gestão dos portos em si, está muito conectada à ideia de comprometimento da soberania e segurança nacional, e a modernização pretendida no setor portuário pode ser muito bem alcançada pelo desmembramento e concessão de outras instâncias do serviço que não a gestão em si. “Sem contar, é claro, todo o panorama social envolvido, na medida em que uma gestão privada na autoridade portuária, ao se posicionar sobre questões como aumento de tarifa e condições dos trabalhadores, terá como base, via de regra, padrões de mercado e busca ao lucro, em detrimento de interesses sociais e coletivos”, explica.

Para o professor, as concessões de infraestrutura não pressupõem uma necessária desestatização em si. “De todo modo, é premente que o que ficar sob a gestão governamental seja acompanhado de medidas desburocratizantes, para que a gestão pública seja revestida de verdadeira eficiência, inovação e modernização, e o que for onerado para a iniciativa privada venha acompanhado de mecanismos transparentes e adequados de regulação por parte do Estado, por meio de agências reguladoras dotadas de quadros capacitados e experientes e seguindo as diretrizes de uma regulação verdadeiramente responsável”, defende.

Doutor em Direito e sócio-fundador da banca Aroeira Salles Advogados,

Alexandre Aroeira Salles afirma que a desestatização das autoridades portuárias tende a ser a melhor escolha regulatória para desenvolvimento dos portos brasileiros, desde que o contrato de concessão respectivo seja devidamente estruturado para, a um só tempo, garantir o fluxo de investimentos privados e evitar abuso de poder econômico. “Os exemplos dos aeroportos são relevantes referenciais. Há pontos positivos e negativos em qualquer escolha regulatória. A desestatização não é diferente, uma vez que possibilita a obtenção de mais tecnologia e recursos financeiros oriundos do setor privado,

mas tem de lidar com o risco de abuso do poder econômico”, aponta.

Com efeito, salienta, a exploração de portos, por exemplo, está inserida em um cenário de falhas de mercado que, indispensavelmente, necessita de certo grau de intervenção pública. “Uma boa forma de se visualizar uma dessas falhas de mercado é a partir de uma análise da localização geográfica. Caso os portos de um país sejam geograficamente distantes um dos outros, isso pode gerar a dependência de uma determinada região a seu porto, dando-lhe características de um monopólio natural, o que pode gerar o aumento



“O que temos, na prática, é um virtual problema que pode ser causado pela falta de alinhamento entre as diferentes logísticas. Por exemplo: se há um conjunto de investimentos feito nos setores rodoviário e ferroviário para expandir a utilização dos portos, a quebra de expectativas no setor privado causada por uma recusa generalizada do governo em desestatizar pode afastar investimentos e, de alguma forma, levar a uma certa obsolescência do setor portuário”

Gustavo Justino de Oliveira, professor doutor de Direito Administrativo na USP e no IDP

superficial dos preços das atividades portuárias, caso não haja intervenção estatal”, explica.

Salles reforça, no entanto, que o setor privado, além de deter um maior incentivo para aplicação eficiente de recursos financeiros, tem maior flexibilidade para realizar investimentos. “Tal fato ganha maior relevância diante da crise fiscal brasileira, que torna a obtenção de recursos privados para desenvolvimento de áreas importantes da economia brasileira, tal como o setor portuário, cada vez mais necessária. Para o Porto de Santos, por exemplo, há fortes e urgentes demandas por investimentos na infraestrutura portuária, sobretudo, em obras de dragagem, para, assim, aumentar a capacidade e possibilidade de receber navios maiores”, destaca.

MODELO

O ministro Márcio França declarou que o modelo de privatização dos portos utilizado no Brasil só existe em um único lugar no mundo, na Austrália, e que não deve servir de exemplo, pois fizeram uma concessão por 99 anos e as tarifas dispararam. “Lá, aparentemente, a iniciativa constitui uma prática que, na linha do que o ministro pontuou, realmente pode ser comprometedora, especialmente pelo longo tempo de concessão estabelecido no contrato”, afirma Oliveira.

No entanto, o professor frisa que a concessão para a iniciativa privada de atividades fora da gestão portuária em si, como investimentos nos canais e na dragagem, realmente pode ser um modelo considerado e eventualmente ampliado pelo Governo Federal, notadamente pela necessidade de arrecadação de recursos no curto prazo e pela possibilidade de se construir pontes e improváveis alianças, ainda que pontuais, com desafetos que se posicionam de maneira favorável à agenda priva-

“Há pontos positivos e negativos em qualquer escolha regulatória. A desestatização não é diferente, uma vez que possibilita a obtenção de mais tecnologia e recursos financeiros oriundos do setor privado, mas tem de lidar com o risco de abuso do poder econômico”

Alexandre Aroeira Salles, doutor em Direito e sócio-fundador da banca Aroeira Salles Advogados



tizante, como o novo governo paulista encabeçado por Tarcísio de Freitas, ex-ministro da Infraestrutura do governo anterior.

Salles reforça que, de fato, há pouca experiência no mundo sobre o modelo private landlord port aplicado na Austrália, que lidou com a escalada dos preços dos aluguéis das áreas portuárias e operacionais, cujo preço não foi regulado em contrato. “No entanto, o modelo pensado para a realidade brasileira realizou certas adaptações com vistas a evitar problemas semelhantes, tais como: estabelecimento de tarifas-teto para serviços regulados e monitoramento pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) dos valores divulgados e praticados. Em relação aos preços dos aluguéis, que foi um dos grandes problemas da experiência australiana, previu-se a manutenção dos termos dos contratos vigentes, ressalvadas alterações originadas de

acordo entre operadores portuários e a nova autoridade privada”, explica.

Além disso, continua, para os novos contratos foi previsto o monitoramento de práticas anticompetitivas, tais como a recusa para contratar áreas ociosas, inclusive, com a participação da ANTAQ para acompanhar o processo negociação dessas áreas; previu-se também indicadores de desempenho a respeito da quantidade de áreas disponíveis no porto organizado com o objetivo de incentivar a contratação das áreas a valores de mercado, evitando o racionamento intencional por parte da autoridade portuária privada. “Por isso, fica evidente a maturidade do modelo de private landlord para os portos, que foi pensado e personalizado para a realidade das autoridades portuárias brasileiras, sendo utilizado, portanto, como referência nas importantes decisões a serem tomadas nos próximos anos”, destaca. ■

A FÓRMULA PERFEITA EXISTE?

A discussão de um modelo ideal para a gestão da infraestrutura logística é fundamental para definir o futuro do desenvolvimento e da competitividade do Brasil no mundo

por Alessandro Padin

Há um modelo, uma fórmula perfeita de gestão que atenda todas as necessidades de desenvolvimento da infraestrutura logística nacional? Para o professor doutor de Direito Administrativo na USP e no IDP (Brasília), Gustavo Justino de Oliveira, não: “Inexiste um receituário único para conciliar eficiência e modernização a um determinado tipo de gestão e existem bons e maus exemplos de ambos os lados. Modernização da estrutura pública não necessariamente perpassa tão somente pela atuação direta da iniciativa privada em detrimento do que é estatal”.

Ele acredita que um dos maiores problemas esteja relacionado à baixa influência de uma cultura de resultados voltada ao setor público. “A escolha do que se deve ou não desestatizar e privatizar deve ser precedida de dois elementos fundamentais: estudo técnico/ avaliativo do impacto socioeconômico da medida e consideração de exemplos de iniciativas e casos semelhantes a título de comparação. Para isso, é necessário ouvir a opinião de especialistas e escritórios especializados, considerar pesquisas empíricas e estar atento ao que consideram os órgãos de controle”, aponta.

Oliveira cita o exemplo do Porto de Santos: “O TCU, por meio do ministro Benjamin Zymler e outros que pediram vista do processo, questionou a privatização, já que o complexo é lucrativo e a experiência internacional não contempla bons modelos de autoridade portuária sob gestão privada. De toda

maneira, o assunto não deve ser tratado de maneira puramente dogmática e ideológica, e cada caso deve ser analisado de acordo com as ferramentas que se mostrem mais adequadas”.

Por fim, ele reforça que, para além de uma gestão pública absoluta e de medidas como privatização, concessão ou parcerias público/privadas, é possível considerar, no que diz respeito à autoridade portuária, uma gestão pública parcial, isto é, por meio da abertura de capital da estatal administradora, mas com o poder público mantendo o controle sobre a maior parte dela, além de instrumentos tradicionalmente voltados às consequências práticas, a exemplo dos contratos de resultados.

AGILIDADE

“Todos devemos ficar abertos para ouvir boas ideias e propostas, como as avaliadas atualmente pelo ministro. Eu pediria apenas para que isso não tome muito mais tempo”, alerta o doutor em Direito e sócio-fundador da banca Aroeira Salles Advogados, Alexandre Aroeira Salles. “Apenas para que se tenha uma ideia da urgência de tais investimentos no porto santista, segundo dados da atual autoridade portuária, a previsão é que o complexo passe a movimentar mais do que a sua própria capacidade instalada, que é de 160 milhões de toneladas por ano, o que evidencia urgência em investimentos na capacidade, evitando gargalos, que serão caros para o crescimento do país”, completa.

Salles recorda que o modelo regulatório

que vem sendo adotado no Brasil, com a decisão de se privatizar as autoridades portuárias, é o chamado *private landlord port*. “A literatura registra ao menos quatro modelos de organização das atividades portuárias, levando em consideração a divisão, ou não, das funções de operação e administração e a participação do poder público em maior ou menor medida: *public service port*; *tool port*; *landlord port*; e *fully privatized port*”, explica.

No terceiro modelo, aponta, o chamado *landlord port*, a administração do porto é desempenhada pelo poder público e a operação portuária por agentes privados. Tal modelo é dividido ainda em duas espécies: *public landlord port*, na qual a função de administração do porto é exercida diretamente pelo poder público; *private landlord port*, quando a administração do porto é transferida temporariamente a um agente privado, que vai desempenhar onerosamente tal atividade.

“Com efeito, esse modelo permite a obtenção de investimentos advindos do mercado privado, pois prevê a atuação forte dos agentes privados em ambas as funções portuárias; segrega claramente as aludidas funções, mitigando, assim, o risco de concentração e abuso de poder econômico; estimula a concorrência intraporto; e, por fim, prevê a participação do poder público, direta ou indiretamente, para atuar no desenvolvimento geral do porto. Portanto, a princípio, trata-se de solução regulatória temperada, capaz de obter o nível ótimo entre os modelos disponíveis”, conclui. ■

3PL



→ Qualidade
de sol a sol

Soluções Logísticas Integradas 3PL

→ **Focados 100% em seu negócio**, oferecemos Soluções Logísticas com nosso conhecimento e expertise local.



Carga Completa (FTL)

Na Solística, somos especialistas no transporte de mercadorias em grandes volumes, projetando estratégias integradas de transporte mais eficientes, flexíveis e seguras para que nossos clientes se sintam tranquilos e seguros e com total controle de suas cargas.



Carga Fracionada (LTL)

Oferecemos uma solução flexível que beneficie os custos de transporte. Oferecemos o transporte less than truck (LTL) ou carga consolidada ou parcial.

Descubra a **#QualidadeDeSolASol**



na América Latina

Logísticas 3PL personalizadas e integrais, a partir do



Armazenagem

Desenvolvemos soluções e projetos logísticos de acordo com os desafios de cada cliente, segmento e indústria. Nosso modelo centrado no cliente, nos permite oferecer soluções customizadas e de melhoria contínua, possibilitando que nossos clientes se concentrem naquilo que fazem melhor.



Valor Agregado (VAS)

Com o mesmo cuidado e precisão com que tratamos em nossos armazéns, oferecemos uma ampla variedade de serviços de valor agregado que ajudam a garantir qualidade e eficiência como parte de uma estratégia de logística inteligente.

Acesse [Solistica.com](https://www.solistica.com)





EQUILÍBRIO DELICADO

Comportamento do frete, em queda desde o ano passado, pressiona as companhias marítimas a equacionar os custos operacionais. Especialistas acreditam em um reequilíbrio nos valores negociados

por Valeria Bursztein

Termômetro da atividade no comércio internacional e responsável pelo transporte de cerca de 80% das mercadorias comercializadas globalmente, o setor de transporte marítimo projeta para este ano acompanhar a desaceleração da economia global. Projeções reveladas pela Conferência da ONU (Organizações das Nações Unidas) para o Comércio e Desenvolvimento, Unctad, o comércio marítimo global em 2023 deve evoluir a uma média de 2,1%, sendo a taxa mais lenta quando comparada aos 3,3% registrados nas três últimas décadas.

Depois de fretes em alta no pós-pandemia, o comportamento da oferta e da demanda mudou. A retração do consumo e das trocas comerciais entre os países e o aumento na oferta de capacidade de navios e contêineres derrubou os

valores negociados. E a situação tende a continuar, uma vez que este ano devem entrar em operação 343 novas embarcações, acrescentando ao mercado internacional 2,3 milhões de TEU's (*twenty equivalent unit*). Os dados são da consultoria Alphaliner, que alerta que essa nova frota representa um incremento de oferta de capacidade de 8,1%. Entretanto, a demanda global crescerá em torno de 2,7%. Obviamente, muitos desses navios substituirão outros, que serão sucateados, mas a oferta de capacidade tende a ultrapassar a demanda.

Outra estratégia para interferir no comportamento dos fretes são os chamados "*blank sailings*", ou seja, cancelamento de viagens e o consequente represamento de capacidade. De qualquer forma, a relação entre frete e custos operacionais tenderá em 2023 a ser mais saudável para as companhias marítimas.

FIM DO CAOS

"O mercado vem experimentando a queda dos fretes por conta da queda da demanda, especialmente da Europa, em boa parte por questões da guerra na Ucrânia. A região está bem estocada, o que diminui as importações", avalia o CEO da Datamar, Andrew Lorimer. "Outro ponto que ajudou o frete a baixar foi a reorganização das cadeias de distribuição e o fim do caos logístico. A previsão de escalas e o atracamento de fato começou a coincidir e todo o ciclo operacional ganhou normalidade, o que tirou pressão sobre o frete. De qualquer forma, em muitos trades, o frete está abaixo do custo, que é insustentável para as companhias marítimas".

O diretor de vendas da Asia Shipping, Rafael Dantas, também prevê uma recuperação dos fretes. "O fre-

te marítimo estava nas alturas no ano passado, mas este ano está se normalizando. Percebemos que as empresas estão diminuindo o inventário, ou seja, usando os estoques disponíveis para fazer menos compras, enfraquecendo a demanda por serviços marítimos. Isso afeta a negociação dos fretes, porque é um mercado regido pela oferta e pela demanda. Só que agora o frete está para níveis pré-pandemia, o que gera uma situação complexa para os armadores, que viram seus custos operacionais aumentarem. Esperamos que uma correção aconteça, o que vai tornar a situação mais saudável para todos”.

Já para o executivo Fabiano Lorenzi, diretor de Operações da Norsul, companhia marítima com foco na cabotagem e no longo curso no Mercosul, o momento é de atenção. “Existe uma expectativa mundial em torno do que vai acontecer na Europa em termos de recessão e na intensidade do crescimento chinês. Ficamos atentos para esse comportamento. Acredito que vai acontecer uma acomodação no curto prazo, mas no longo prazo é perceptível uma demanda crescente e um ajuste de capacidade do lado da oferta de embarcações. Nos últimos dois anos sofremos com os custos operacionais”, revela.

NAVEGAÇÃO SUSTENTÁVEL

Na visão de Lorenzi, duas questões pautam o atual momento do mercado de

“O frete está para níveis pré-pandemia, o que gera uma situação complexa para os armadores, que viram seus custos operacionais aumentarem. Esperamos que uma correção aconteça, o que vai tornar a situação mais saudável para todos”

Rafael Dantas, diretor de vendas da Asia Shipping

“Outro ponto que ajudou o frete a baixar foi a reorganização das cadeias de distribuição e o fim do caos logístico. A previsão de escalas e o atracamento de fato começou a coincidir e todo o ciclo operacional ganhou normalidade, o que tirou pressão sobre o frete”

Andrew Lorimer, CEO da Datamar



navegação. “A primeira delas é a utilização de combustíveis com redução de emissões. Isso, por consequência, acaba forçando a parada de alguns ativos, e antecipando problemas de eficiência; a segunda questão é que a disponibilidade da capacidade nos estaleiros acaba sendo tomada pelos porta-contêineres e isso pressiona os fretes pela falta de navios em operação”.

Outro ponto importante é que os armadores estão fazendo investimentos importantes para adequar o negócio às normativas de sustentabilidade. “Esse preço certamente também será repassado. Na década passada, o mercado marítimo viveu à beira do prejuízo. Tivemos os dois anos de pandemia e as empresas

lucraram muito em virtude do comportamento dos fretes e agora a situação virou”, avalia Dantas, da Asia Shipping.

A Norsul, por exemplo, desde 2020, oferece aos seus clientes a possibilidade de neutralizar 100% das emissões de carbono das operações de transporte de carga por meio do Programa Carbono Neutro Norsul. Hoje, a empresa utiliza de créditos gerados pela preservação de mata nativa (Floresta em Pé) e também gerados em aterros sanitários que capturam metano e o transformam em Bio-Metano - que futuramente poderá ser utilizado como combustível alternativo para embarcações de emissão zero.

CII

Lorimer alerta para outro elemento importante no cenário do setor marítimo. Desde janeiro, passou a ser obrigatório que todas as embarcações calculem o *Energy Efficiency Existing Ship Index* (EEXI ou índice de eficiência energética de embarcações, em tradução literal) e passem a compilar dados para o relatório anual sobre o CII



Receita da Maersk em 2022 cresce 32%



2022 foi um ano de grande crescimento para a já gigante A.P. Moller – Maersk. A receita da empresa aumentou 32% para US\$ 81,5 bilhões e o EBIT aumentou 57% para US\$ 30,9 bilhões. Em nota, a empresa comentou que continuará buscando oportunidades de crescimento nos negócios de Logística e Terminais, mesmo com um mercado mais fraco, em particular no setor marítimo. Em 2022, a companhia expandiu as capacidades de logística integrada por meio de em-

presas adquiridas como Pilot, Senator e LF Logistics, e a logística de crescimento orgânico com mais de 20%.

O desempenho das atividades da Maersk no Transporte Marítimo apresentou o resultado forte, com aumento de receita de 33%, devido aos altos preços de frete e forte demanda, principalmente no primeiro semestre do ano. Em serviços de logística, a receita aumentou 47%, com uma contribuição orgânica de 21%. O crescimento foi particularmente forte em armazéns, onde a área ocupada mais que dobrou para 7,1 milhões de m², com a aquisição da LF Logistics, adicionando 198 armazéns ou 3,1 milhões de m².

Em Terminais, o EBIT ajustado para a saída da Rússia atingiu um recorde de US\$ 1,2 bilhão, sustentado por um crescimento sólido de volumes e alta receita de armazenamento relacionada ao congestionamento. Com base em uma combinação de aumentos tarifários e eficiên-

cias, o impacto da alta inflação global foi mitigado.

INVESTIMENTO NO BRASIL

Entre 2023 e 2025, a Maersk planeja investir continuamente no Brasil, incluindo duas novas barcaças oceânicas e um novo terminal de contêineres em Suape (PE), além de expandir o transporte terrestre e área de armazenamento. Em nota, a empresa diz apoiar as metas de emissões dos clientes e fortalecer a capacidade de oferecer soluções de logística de baixa emissão de ponta a ponta, que é uma prioridade para a Maersk. No compromisso assumido pela empresa, esta fornecerá soluções 100% verdes de ponta a ponta até 2040, incluindo metas de curto prazo para liderar o setor com ofertas verdes até 2030. Globalmente, a Maersk tem 19 navios porta-contêineres com motores bicomustíveis sob encomenda que poderão operar com metanol verde.

(Carbon Intensity Indicator – indicador de intensidade de emissões de carbono) e para ranking CII.

De acordo com Lorimer, esta recomendação da IMO gera polêmica no setor, porque há questionamentos quanto à

metodologia que será usada para qualificar cada embarcação. “Muitos armadores questionam a correlação entre a nota recebida e o real benefício em termos de impacto ambiental. A regra entrou em vigor em janeiro e há muita polêmica. Já

ouvi de armadores que adequar a operação para obter melhores notas significa adotar combustíveis menos poluentes associado ao *slow steaming*, ou seja, diminuir a velocidade das embarcações para reduzir o consumo de combustível, mas isso irá dilatar os *transit times*. Estimase que os *transit times* para a Europa aumentarão em 13,5 dias”, avalia.

Lorimer acrescenta que outra crítica que vem sendo feita ao CII é que “não tem dentes e não morde”, ou seja, não impõe penalidades ou multas financeiras. “A previsão é que apenas a partir de 2027 alguma consequência seja imposta aos armadores. A insegurança das companhias marítimas é que essas notas possam ser, de alguma maneira, usadas pelos players do mercado (portos, embarcadores, associações) como argumento de negociações”, conclui o CEO da Datamar. ■

“Acredito que vai acontecer uma acomodação no curto prazo, mas no longo prazo é perceptível uma demanda crescente e um ajuste de capacidade do lado da oferta de embarcações. Nos últimos dois anos sofremos com os custos operacionais”

Fabiano Lorenzi, diretor de Operações da Norsul



UMA DÉCADA DA NOVA LEI DOS PORTOS E DA EMANCIPAÇÃO DOS TUP

Murillo Barbosa*

Neste ano, a lei 12.815/2013, também conhecida como Nova Lei dos Portos, completa 10 anos de existência e, junto com ela, a ATP – Associação de Terminais Portuários Privados também celebra sua década. Apesar da figura dos terminais privados já existir desde o Decreto Lei 5/1966, é a partir da Lei 12.815 que passa a ser definido um regime jurídico próprio para os Terminais de Uso Privado (TUP), um modelo que provou ser de sucesso.

Ao longo desses 10 anos foram autorizados 141 terminais privados, sendo 98 Terminais de Uso Privado, 40 estações de transbordo de carga e quatro instalações portuárias de turismo. Juntos, esses 141 terminais totalizaram uma carteira de investimentos de R\$ 62,78 bilhões de reais.

Também foram autorizadas mais de 30 ampliações que trouxeram consigo uma monta de mais de R\$ 5,2 bilhões em investimentos para o Brasil. E estão em processo de autorização mais 15 terminais, onde estimam-se investimentos superiores a R\$ 8 bilhões.

São investimentos que contribuem para o aumento da capacidade e eficiência da movimentação de cargas para o nosso país. Só em 2022, os terminais de uso privado movimentaram mais de 787 milhões de toneladas, sendo responsáveis por 65,1% da movimentação portuária no país, contribuindo para o saldo positivo da balança comercial nacional e para tornar o comércio exterior brasileiro mais robusto. Os 264 terminais privados existentes também geram mais de 55 mil empregos diretos e indiretos.

Nesta senda, ressalta-se, esses vultosos investimentos são realizados por conta e risco do empreendedor. O institu-



to do reequilíbrio econômico-financeiro não existe para os terminais privados, cabendo ao próprio investidor prevenir-se contra os fatores externos que venham a afetar a viabilidade do empreendimento.

O investidor do terminal privado também é o responsável por cativar suas linhas de navegação, atrair cargas (no caso de terminais não verticalizados), além de exercer todas as ações ligadas à administração do terminal.

Apesar da lei 12.815 ter removido diversas amarras burocráticas, ainda existem pontos de inflexões e inseguranças

no setor. A exemplo das poligonais que são alteradas sem considerar as condicionantes existentes no parágrafo único do Artigo 15, e da falta de centralidade dos contratos de adesão, sem a garantia do direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização.

Mesmo nesse contexto econômico-regulatório em que estão inseridos os terminais privados, o crescimento do número de autorizações, de investimentos e da sua movimentação portuária, demonstra a habilidade dos TUP em gerir seus riscos, mantendo a eficiência, criando a concorrência saudável no setor, e gerando desenvolvimento e empregos.

Os TUP sobrepõem o setor portuário apesar das inseguranças jurídicas e regulatórias, burocracias e dos gargalos de infraestrutura. Imagine até onde poderiam chegar os terminais privados e o Brasil, se essas amarras fossem retiradas! Por isso, na ATP defendemos a liberdade de empreender!

(*) Diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados - ATP

EM COMPASSO DE ESPERA...



Um impulso na economia e os próximos passos em temas como a regulamentação do Programa BR do Mar serão decisivos para que o modelo de navegação entre em rota de sucesso no país

por Alessandro Padin

A cabotagem, por atender ao mercado doméstico, é muito dependente do que acontece com a economia do país e infelizmente os resultados não foram tão bons em 2022, na avaliação da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC). “De qualquer forma, podemos antecipar que ficamos igual ou muito próximos aos resultados de 2021”, avalia o diretor executivo da entidade, Luís Fernando Resano. “No tocante à frota disponível para atender ao mercado de cabotagem em 2022, tivemos a incorporação de dois navios graneleiros de 120 mil toneladas e a manutenção

de todos os que já estavam no mercado”.

Ele ressalta que as manutenções foram feitas no seu tempo e hora para que a frota estivesse sempre pronta a atender ao menor sinal de recuperação da economia e maior demanda da cabotagem. “Duas empresas também colocaram encomendas de embarcações de menor porte no mercado nacional e outra constrói no exterior e aguarda maior definição das políticas públicas para decidir a forma de trazer a embarcação para operar na cabotagem”, aponta.

Sobre o Programa BR do Mar, instituído pela Lei 14.301/2022, o executivo frisa que nenhum efeito foi gerado até o momento, pois tudo que está nele de-

pende de regulamentação. “Porém, se olharmos a lei que contém o programa e as alterações em outras leis, podemos indicar que já temos um navio afretado a casco nu sem ser baseado na propriedade como prevê os novos parágrafos do artigo 10”, explica.

Resano cita, como exemplos, empresas utilizando a impossibilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) limitar o número de viagens nas circularizações; a efetiva dispensa de ter o Certificado de Livre Prática para navios navegando entre portos brasileiros; e, também, algumas ampliações do uso dos recursos da conta vinculada pelas empresas detentoras.

“É necessário, porém, dar continuidade à regulamentação por meio de resoluções do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante. Infelizmente, no final do ano, o governo editou um decreto concedendo desconto nas alíquotas de AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), e, no primeiro dia da nova gestão, o mesmo foi revogado. Isto gera uma polêmica legal em que a cabotagem poderá ser prejudicada”, relata.

Integrante da Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados, Mariana Avelar, também ressalta que, apesar do marco legal do Programa BR do Mar ter sido publicado há um ano, pouco avançou desde então. Sua efetiva aplicação depende de regulamentação infralegal, que ainda não existe de forma substancial. “É preciso destacar que a legislação é ampla e não trata apenas do programa BR do Mar, englobando também outras modalidades de transporte marítimo e da construção naval”, salienta.

Diante dessa amplitude, ela aponta alguns pontos da Lei 14.301/2022 que afetam a cabotagem e que já foram regulamentados: a Resolução CDFMM 185/2022, que definiu critérios para a liberação dos recursos financeiros das contas vinculadas das empresas brasileiras de navegação (EBC) movimentadas por intermédio do agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), nas hipóteses que especifica. Por outro lado, a regulamentação do Programa BR do Mar ainda não foi devidamente estruturada.

Marina recorda que a ANTAQ chegou a abrir consulta pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta normativa que estabelece os critérios para o enquadramento de embarcação como efetivamente operante e pertencente a um mesmo grupo econômico, nos termos do art. 14 da Lei 14.301/2022.

“Apesar dessas iniciativas, o tema



“A cabotagem, atendendo ao mercado doméstico, entende a importância de gerar emprego e renda no país, entretanto, o custo para as empresas ainda é elevado e medidas de desoneração da navegação deveriam ser estudadas para aumentar o uso. No tocante ao preço pago pelo combustível, principal fator de custo, seria desejável uma política de preços igualitária com o praticado pelo rodoviário”

Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC)

não contou com grandes avanços, provavelmente porque no governo anterior havia impasse entre Ministério da Economia e Ministério da Infraestrutura quanto à definição de aspectos fundamentais para habilitação de interessados no programa, a exemplo da fixação da duração mínima dos contratos de afretamento de longo prazo, tema cuja definição foi delegada ao poder executivo pela própria Lei 14.301/2022”, salienta.

IMPULSO

De que forma o novo governo pode impulsionar ainda mais a navegação por cabotagem no país? Para Mariana, do

ponto de vista regulatório, será de fundamental importância a articulação do Ministério dos Portos e Aeroportos e da ANTAQ para o avanço na regulamentação do marco legal.

“É essencial viabilizar a habilitação de empresas interessadas em operar nos termos permitidos pelo programa BR do Mar. Da mesma forma, é fundamental a definição das regras gerais de habilitação e vigência mínima dos contratos de afretamento de longo prazo, o poder executivo federal deverá regulamentar as chamadas operações especiais, a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embar-

cações efetivamente operantes com bandeira brasileira, entre outros aspectos”, enfatiza.

Mariana reforça que a ANTAQ, como já visto, deverá estabelecer critérios para o enquadramento das embarcações como efetivamente operantes e como pertencentes a um mesmo grupo econômico. “A agência deverá estabelecer, ainda, normas para as modificações que o novo marco legal realizou na Lei 9.432/1997. E, ao lado da efetiva regulamentação do Programa BR do Mar, também é relevante o incentivo ao desenvolvimento da infraestrutura portuária essencial para o crescimento da cabotagem”, afirma.

Resano frisa que o Brasil tem compromissos nacionais e internacionais para a redução de poluição do ar e a simples migração das cargas de longa distância para o modal marítimo traria enorme contribuição para o país. “A cabotagem, atendendo ao mercado doméstico, entende a importância de gerar emprego e renda no país, entretanto, o custo para as empresas ainda é elevado e medidas de desoneração da navegação deveriam ser estudadas para aumentar o uso. No tocante ao preço pago pelo



O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) já se posicionou publicamente pelo retorno de programas realizados durante os governos anteriores do presidente Lula como o Promef [Programa de Expansão e Modernização da Frota da Transpetro] e o Prorefam [Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras

combustível, principal fator de custo, seria desejável uma política de preços igualitária com o praticado pelo rodoviário”, aponta.

INDÚSTRIA NAVAL

Sobre a perspectiva do impulso da cabotagem promover uma retomada

da indústria naval no país, Mariana ressalta que ainda é cedo para cravar qualquer posição e que o tema gera posições antagônicas no setor. “De um lado há quem defenda a necessidade de criação de novas medidas de cunho protecionista, que permitam a retomada da indústria naval nacional, sob pena de que a facilitação da operação



“É essencial para viabilizar a habilitação de empresas interessadas em operar nos termos permitidos pelo programa BR do Mar. Além da definição das regras gerais de habilitação e vigência mínima dos contratos de afretamento de longo prazo, o poder executivo federal deverá regulamentar as chamadas operações especiais, a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes com bandeira brasileira, entre outros aspectos”

Mariana Avelar, membro do Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados

de empresas de navegação de cabotagem com embarcações estrangeiras afretadas inviabilize tal retomada”, explica.

De outro lado, frisa, há quem alegue que o marco traz normas benéficas ao setor, tanto pelo fomento à empresa brasileira de investimento na navegação, que terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até 200% da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação, quanto pela possibilidade de novos usos dos recursos provenientes de conta vinculada do FMM.

“Nesse último aspecto, tornou-se possível disponibilizar recursos do FMM para mútuo às empresas brasileiras de navegação com finalidade de fi-

nanciar docagem e manutenção, obras realizadas em embarcações afretadas, compra direta pela empresa brasileira de navegação de materiais, equipamentos e serviços do estaleiro ou da empresa especializada, entre outros usos”, conclui.

Resano alerta que a vinculação dos dois segmentos, cabotagem e indústria naval, não é desejável: “Sabemos das dificuldades da indústria naval, mas depositar na cabotagem a sua retomada é péssimo e poderá fazer com que os dois não cresçam. A indústria naval tem nichos de excelência, como embarcações para navegação interior, apoio portuário, apoio marítimo etc, mas para o transporte de cargas, em especial contêineres, estamos bastante defasados e, para recuperar construindo para a cabotagem teremos que pa-

gar um preço muito elevado por isto”.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) já se posicionou publicamente pelo retorno de programas realizados durante os governos anteriores do presidente Lula como o Promef [Programa de Expansão e Modernização da Frota da Transpetro] e o Prorefam [Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras]. Recentemente, a diretoria da entidade entregou ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, uma carta com as medidas governamentais necessárias à retomada da indústria naval e *offshore* brasileira, bem como dos principais obstáculos ao seu desenvolvimento que, para sua resolução, dependem de ações do governo recém inaugurado. ■

Locações e vendas de locomotivas e vagões.

Locomotives and wagons for rental or sale



VAGÃO TIPO PCD

MENOR TARA E MAIOR EFICIÊNCIA OPERACIONAL

PCD Type Wagon/Lower tare weight and greater operational efficiency



LOCOMOTIVA G12
MODERNIZADA/MICROPROCESSADA
G12 Locomotive/Modernized/Microprocessed



VAGÃO TIPO HAD
HAD Type Wagon (Hopper)



VAGÃO TIPO GHD
GHD Type Wagon (Gondola)

OTIMISMO E DESAFIOS NOS PORTOS NO GOVERNO LULA

Ivam Jardim Arienti*

O início do Governo Lula é positivo, mas com grandes desafios nos setores portuário e aeroportuário. Os primeiros passos justificam o otimismo, principalmente para Santos, onde fica o principal porto do Brasil e da América Latina. A escolha do ex-governador paulista e ex-prefeito de São Vicente Márcio França para a pasta de Portos e Aeroportos foi um acerto. Ele conhece as necessidades do complexo, sabe o que tem para oferecer e crescer.

As escolhas técnicas para compor o ministério também trazem bons ventos. Fabrizio Pierdomenico vai comandar a Secretaria de Portos com a experiência de quem já esteve na então Secretaria Especial de Portos (SEP), entre 2007 e 2011, foi diretor da Codesp (hoje Santos Port Authority) e é um consultor que o mercado inteiro conhece. Ele entende profundamente as demandas dos trabalhadores e arrendatários.

Para a Secretaria de Aviação Civil, a mesma coisa. França nomeou o atual diretor presidente da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), Juliano Noman. A perspectiva de sinergia que esta composição técnica de equipe oferece é o caminho para que haja um debate promissor sobre grandes temas que envolvem questões urgentes dos setores portuário e aeroportuário no país.

Um exemplo que pode ser citado é o de uma futura operação conjunta do Porto de Santos e o tão sonhado Aeroporto Civil do Guarujá. Somos entusiastas do projeto e uma equipe técnica que trabalhe em sintonia pode tornar realidade a criação de um receptivo aereo-

viário no terminal marítimo de passageiros de cruzeiros com transporte de barcaças entre as margens para impulsionar as atividades turísticas.

O maior desafio do novo governo é, no entanto, o debate em torno do modelo de gestão das autoridades portuárias. Importante destacar que a desestatização, defendida pela antiga gestão, é um meio para se resolver o problema de zeladoria, ou seja, a capacidade dos complexos públicos contratarem a dragagem, aprofundar os canais de acesso, entre outros. Isso requer licitações que, por vezes, não atendem às urgências das demandas.

O ministro Márcio França já se posicionou publicamente contra as desestatizações das autoridades portuárias no modelo que vinha sendo utilizado pelo governo anterior. Creio que o debate deve seguir e um caminho é se pensar em modelos que se adequem à realidade de cada complexo. A questão da zeladoria é urgente e pensar em soluções jurídicas para transferir para o setor privado alguns serviços é uma solução necessária.

A discussão deve ser feita sem paixões e com foco na melhoria dos portos brasileiros. A indústria de exportação do açúcar e suco de laranja, na década de 90, ou da celulose, a partir dos anos 2000, não teria essa expansão se áreas portuárias não tivessem sido disponibilizadas para terminais portuários. Ou seja, privatizar pode ser uma solução pontual se realizada com uma modelagem eficiente.

(*) Consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria

O maior evento da América Latina
que promove a interação da indústria
automotiva e indústria da tecnologia
criando soluções inovadoras
para logística e transporte
já tem data marcada:



19 e 20
DE JUNHO

PAVILHÃO F
TRANSAMÉRICA
EXPO CENTER
SÃO PAULO

Entre em contato e saiba como participar:
marcelofontana@otmeditora.com
11 99280-2606 | 11 5096-8104

ORGANIZAÇÃO:



CURADORIA:

Lunica





AGILIDADE EM TODOS OS ELOS

Cadeia de suprimentos exige que fornecedores de equipamentos para movimentação e empilhamento de materiais acompanhem a evolução da logística, realizando investimentos constantes nos produtos

por João Mathias

Cada elo da cadeia de suprimentos de um setor produtivo tem sua importância para manter a economia de um país girando, sem que o motor da logística emperre.

Do lado das empresas, o ideal é, ainda, que as engrenagens funcionem a custos baixos e com ganhos de eficiência, atendendo à demanda dos clientes e assegurando a lucratividade dos negócios. Por isso, a estrutura e os equipamentos que compõem as operações e os serviços de movimentação de cargas na intralogística, ou logística *in house*, também são alvos constantes de investimentos dos fornecedores, a fim de acompanhar a modernização dos processos de arma-

zenagem e distribuição das mercadorias dos operadores e embarcadores.

Entre as novidades em equipamentos no mercado de movimentação de materiais, as que mais se destacam são as ligadas aos avanços da tecnologia. “Entre os grandes desafios da intralogística no mercado atual, os tecnológicos sempre deverão estar entre as prioridades. Softwares de previsão de demanda e controle de estoque, WMS (sistema de gerenciamento de armazenagem), TMS (sistema de gerenciamento de transporte), *Blockchain*, *IoT* (internet das coisas), Inteligência Artificial, entre tantas outras novidades emergindo constantemente, devem andar de braços dados com as empresas que buscam se destacar e sobreviver neste mercado em

que os custos são sempre os mais visados”, diz o *regional marketing manager* da Cordstrap do Brasil Comércio de Equipamentos para Contenção de Cargas Ltda., Leandro Pacheco.

Para o sócio-proprietário da GV Comércio Locações Representações e Transportes Especiais Ltda., Renato Scholz, o barateamento tem sido um fator de estímulo para a difusão de tecnologias que, antes, eram pouco acessíveis às operações intralogísticas. O executivo cita como exemplos monitoramento *online*, inteligência agregada aos processos de armazenagem, *picking* e consolidação, automatização de movimentações internas e, embora em menor escala, RFID (identificação por radiofrequência).

Scholz conta que a GV vem se es-

pecializando em “prover acesso a equipamentos de movimentação de carga pesada a vários segmentos de mercado que, até então, não dispunham de acesso a tais tecnologias”. Segundo o sócio-proprietário da empresa, são equipamentos com capacidade de movimentação e empilhamento de contêineres carregados com versatilidade e agilidade; empilhadeiras com acessórios apropriados para movimentação de bobinas de aço e outros perfis de carga específicos; e equipamentos elétricos com atividade remota em ambientes fabris internos, permitindo gestão de operações de risco em pouco espaço.

Para a GV atingir um patamar de excelência, além da experiência de muitos anos no mercado, foi preciso, contudo, tomar algumas decisões importantes, de acordo com Scholz. “Em plena pandemia, incorporamos quatro empresas em uma única para agilizar, organizar e padronizar nossa abordagem ao mercado. Aprimoramos nossos controles internos, ampliamos investimentos mais focados nas demandas dos clientes, estabelecemos processos internos de governança que estendemos até o atendimento da nossa carteira de clientes”.

MERCADO PROMISSOR

Fornecedora de equipamentos de movimentação de carga pesada, seja para venda, locação ou intermediação, para os setores de metalurgia e de operações portuárias/ retroportuárias e as indústrias de latas, eólica e automobilística, entre outras atividades econômicas, a GV projeta uma parcela de reinvestimento equivalente a 50% do seu EBIT-

“Dentre os grandes desafios da intralogística no mercado atual, os tecnológicos sempre deverão estar entre as prioridades, como softwares de previsão de demanda e controle de estoque, WMS, TMS, Blockchain, IoT e Inteligência Artificial”

Leandro Pacheco, *regional marketing manager* da Cordstrap

DA para cada um dos próximos quatro anos. A estratégia, segundo Scholz, mostra o grau de confiança da companhia no mercado, o qual, para ele, apresenta perspectivas promissoras.

“As perspectivas de cada um destes segmentos é positiva, majoritariamente por uma expectativa de manutenção e expansão das relações de comércio internacionais com o Brasil mais envolvido neste contexto, maior injeção de capital internacional no país, além das políticas de injeção de capital por meio de ações governamentais de cunho social, tais como expansão de programas como ‘Minha Casa, Minha Vida’, que fomenta crescimento da indústria da construção civil, a qual acaba puxando muitos segmentos na esteira do ciclo econômico”, diz o executivo.

Com a expectativa de um cenário positivo no país para a empresa, a GV tem meta de dobrar de tamanho ao longo dos próximos três anos, sem se res-

tringir ao seu modelo atual de negócios. Scholz conta que, em alguns casos, a GV poderá até agregar “a gestão sobre frações de operações logísticas nos clientes, de forma a oferecer soluções mais completas ao mercado”.

Os bons ventos para o segmento de intralogística já vêm sendo sentido pela empresa global Hyster-Yale desde 2021, apesar das dificuldades vivenciadas pelo mercado de movimentações de materiais, devido às interrupções nas cadeias de abastecimento mundiais. Diretora de vendas da filial brasileira, Jessica Forti conta que, após o ápice da pandemia e das incertezas geradas pelo período da crise sanitária, o mercado ao redor do planeta voltou a comprar, superando todas as projeções da Hyster-Yale.

“Para a Hyster Brasil, 2022 foi um ano muito bom. Os resultados mostraram que estamos no caminho certo, porque mesmo vindo de um cenário como o da pandemia, continuamos nos aproximando de nossos clientes e mantendo o padrão de atendimento”, diz Forti. “O mundo virtual nos ensinou muito e com ele ganhamos em conhecimento e maturidade”, afirma.

Pertencente à Hyster-Yale Group,



“A pandemia evidenciou ainda mais a importância destes equipamentos e a contribuição deles para que os setores que movimentam a economia brasileira não parem, e para que a população tenha acesso a diferentes bens de consumo”

Jessica Forti, diretora de vendas da Hyster-Yale Brasil

uma subsidiária da Hyster-Yale Materials Handling com sede em Cleveland, no Estado de Ohio, nos Estados Unidos, a Hyster-Yale Brasil Empilhadeiras Ltda. investe em pesquisa e desenvolvimento, oferecendo soluções que trazem eficácia às operações de seus clientes. Segundo Forti, as empilhadeiras desempenham um papel extremamente importante no mercado. “A pandemia evidenciou ainda mais a importância destes equipamentos e a contribuição deles para que os setores que movimentam a economia brasileira não parem e para que a população tenha acesso a diferentes bens de consumo”, afirma a executiva.

Na Intermodal South America 2023, a Hyster Brasil, presente no país desde 1957, apresentará a empilhadeira modelo H25XD-12, que é indicada para diversos setores, como siderúrgico, mineração, portuário e madeireiro. A nova máquina tem capacidade nominal de até 52 toneladas, além de oferecer a

possibilidade de customizações baseadas em cada tipo de equipamento, aplicação, modelo e ambiente de trabalho, com o objetivo de entregar maior segurança e desempenho, de acordo com a fabricante.

Um diferencial da linha de máquinas de alta capacidade e movimentadores de contêineres da Hyster, segundo a empresa, são as cabines da última geração, que possuem *design* com mais visibilidade para o operador, diminuindo os pontos cegos e aumentando a entrada de luz no interior do ambiente. “Além disso, a fabricante reforçou as estruturas do equipamento, substituindo o vidro superior da cabine por uma opção de alta resistência, proporcionando assim uma melhor absorção dos impactos que podem ocorrer durante as operações”, informa a Hyster.

“Além de oferecermos treinamento, entendemos também que precisamos entregar a mesma interface de cabine para todo o nosso portfólio de empilhadeiras de alta capacidade e movimen-

tadores de contêineres, com isso facilitamos a interação do operador, que não precisará aprender novos comandos ou controles a cada

vez que trocar de máquina”, de acordo com o diretor de vendas de Big Trucks da Hyster, Fernando Cruz.

INOVAÇÕES

Também fazem parte das inovações que acompanham as cabines da Hyster o sistema de telemetria integrado ao equipamento; painel em tela *touchscreen* de sete polegadas, que mostra informações imediatas sobre o funcionamento dos sistemas; controles eletrônicos integrados; acionamento personalizável dos faróis e ar-condicionado com controle de temperatura digital.

“A empresa Hyster Brasil segue trabalhando para solucionar os desafios da logística 4.0, neste momento, trazendo modernidade e praticidade para os clientes com a telemetria, sistema de gerenciamento de frota que permite obter dados completos da operação. Isso porque a empresa acredita que, quanto mais informações o cliente tiver em mãos, melhor será seu controle, precisão e gestão, resultando em ganho financeiro e produtividade”, diz Forti.

Das inovações da Cordstrap, empresa de origem europeia presente em vários países, a cinta tecida de poliéster (*lashing*) é a que mais tem avançado no setor de logística nos últimos anos, segundo o gerente de *marketing* da região da América Latina, Ásia Pacífico, Oriente Médio e África, Leandro Pacheco. O produto, que substitui as cintas de aço nas exportações de materiais pesados, como bobinas e geradores, tem beneficiado os clientes da companhia pela resistência e segurança promovidas às cargas internacionais em contêineres, *flat racks*, vagões e navios.

“Tanto que um de nossos clientes ganhou um reconhecimento em nível de América Latina por ser pioneiro na utilização de cinta *lashing* nos embarques de bobinas de aço em porão de navios”, afirma Pacheco. De acordo com o execu-

tivo, os resultados obtidos pelo cliente da Cordstrap foram “redução de 25% nos custos por embarque; re-



dução de 10% no processo de proteção da carga, aumentando a produtividade; eliminação de 100% de lesões; melhoria no relacionamento com o cliente final; e redução de desperdício”.

Aqui, como também nos Estados Unidos, Holanda, Emirados Árabes Unidos e Turquia, as atividades da Cordstrap ainda abrangem o gerenciamento do próprio armazém. No México, Inglaterra, Itália, Espanha, Alemanha, Índia, Tailândia e ainda nos Estados Unidos, a empresa tem parcerias na prestação de serviços de transporte.

Entre os próximos planos da Cordstrap global, que pretende aumentar em 15% o faturamento em 2023, estão a expansão da capacidade produtiva em Dubai, visando fortalecer a base de fornecimento mundial; redução da dependência de fornecedores chineses e transferência de parte da cadeia logística para a Europa e América do Norte; instalação de painéis solares em toda área do teto fabril na fábrica matriz na Holanda, para elevar eficiência e autossuficiência energética; aquisição e atualização de softwares; e elevação do nível de automação e controle de qualidade fabril.

A Heli Empilhadeiras, de origem chinesa e especializada em engenharia e fabricação de empilhadeiras e equipamentos, faz parte do processo de transformação ao qual foi submetido todo o ecossistema da logística. Segundo o diretor comercial da empresa, Donaldo Bitencourt, as ferramentas de gestão de estoque estão cada vez mais precisas e completas, forçando as empresas a investirem em tecnologia para automatizarem os processos e as operações. “A velocidade na distribuição dos materiais são fatores muito importantes na tomada de decisão dos clientes, por isso um processo ágil e confiável é fundamental para o sucesso na operação”, avalia.

Em 2022, a empresa iniciou uma das maiores mudanças de matriz energética no Brasil, implantando 485 equipamentos de 2,5 toneladas e 3,8 toneladas com



“Em plena pandemia, incorporamos quatro empresas, aprimoramos nossos controles internos, ampliamos investimentos mais focados nas demandas dos clientes e estabelecemos processos internos de governança”

Renato Scholz,
sócio-proprietário da GV

bateria de lítio em uma grande companhia nacional de bebidas. “As baterias de lítio têm inúmeros benefícios, tanto para o meio ambiente quanto para a produtividade nas operações. Com uma taxa de eficiência energética maior que 75%, elas se destacam pela maior durabilidade, autonomia de oito a 10 horas e carregamento rápido, levando até duas horas para a carga completa, oportunizando um maior tempo de uso do equipamento. Não temos dúvidas que o futuro será mais sustentável e a Heli faz parte dessa transformação”, conta.

Também em 2022, a Heli investiu R\$ 35 milhões em uma nova sede em Santa Catarina e, este ano, inaugura uma nova estrutura em São Paulo com mais de 7.000m², com foco em equipamentos com bateria de lítio. “A meta é que, em até cinco anos, a Heli deixe de comercializar equipamentos com bateria de chumbo ácido”, revela o executivo. ■

 **Docktec**®

Sua solução em
Equipamentos para Docas



Baixo custo para desníveis diversos



Mobilidade e praticidade na carga e descarga



Excelente relação “Custo-Benefício”



A solução ideal para sua operação de carga

 **Tailtec**

A **Docktec** é uma Divisão da
Tailtec Equipamentos Hidráulicos Ltda.
Rua Martim Afonso, 373 - Piratininga
Osasco - SP - Brasil
Tel. 55 (11) 3686-8669
contato@tailtec.com.br
www.docktec.com.br

É POSSÍVEL CRESCER SEM IMPACTAR O MEIO AMBIENTE?



No momento em que as práticas ESG ganham evidência, setor de transporte de cargas avança nos desafios de se adaptar às novas realidades tecnológicas e sustentáveis

por Alessandro Padin

É possível promover crescimento econômico, lucratividade nas empresas, competitividade internacional atendendo às atuais demandas por um desenvolvimento mais sustentável e seguro no setor de transporte de cargas? A busca por respostas para esta questão está na mesa dos executivos e especialistas. Em tempos de práticas

ESG – *Environmental, Social, and Corporate Governance* (Meio Ambiente, Social e Governança, em português), o tema reflete em ações como o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), a implantação do Free Flow nas estradas do país e todo o debate em torno dos biocombustíveis e da utilização de veículos elétricos.

A entrada em vigor da Fase P8 do

Proconve, instituído no país pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e que corresponde à norma europeia Euro 6, aumentou a meta de reduzir os

“Meio ambiente e transporte possuem relação direta. É fundamental que o nosso setor adote práticas, tecnologias e insumos mais limpos, de modo a contribuir para a obtenção de ganhos ambientais e sociais, com a redução da emissão de poluentes e com o aumento da saúde e da qualidade de vida dos transportadores e da sociedade”

Vander Costa, presidente da CNT
(Confederação Nacional do Transporte)



“Os biocombustíveis trazem uma complementação importante aos veículos elétricos por poderem ser utilizados em frentes com distâncias mais longas. De forma que estudamos como agregar esse perfil de veículo à nossa malha. Quanto ao free flow, haverá uma revolução na maneira como se controlam os custos com pedágios. Existe a promessa de ser cobrado apenas o trecho utilizado e isso poderá reduzir e muito os custos, sem falar nas possibilidades do uso dos dados”

Lilio Neto, evangelizador de Inovação LATAM da DHL Supply Chain



índices de emissão de poluentes para motores diesel em comparação ao que exigia o sistema Euro 5 (Proconve P7). Os veículos passaram a ser equipados com a combinação de dois sistemas de redução de poluentes: Redução Catalítica Seletiva (SCR) e Recirculação de Gases da Exaustão (EGR). Para orientar o mercado, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou o Caderno CNT de Perguntas e Respostas sobre a Fase P-8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - Proconve.

“Sabemos da nossa responsabilidade e entendemos que é fundamental disponibilizar aos transportadores conhecimento relevante sobre o tema, contribuindo com o seu planejamento futuro e a viabilização efetiva de seu acesso a tecnologias veiculares ambientalmente sustentáveis. Meio ambiente e transporte possuem relação direta. É fundamental que o nosso setor adote práticas, tecnologias e insumos mais limpos, de modo a contribuir para a obtenção de ganhos ambientais e sociais, com a redução da emissão de poluentes e com o aumento da saúde e da qualidade de vida dos transportadores e da sociedade”, afirma o presidente da CNT, Vander Costa.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a CCR Rio-SP, concessionária responsável pela BR-116/101/RJ/SP, já iniciaram a operação assistida do *Free Flow*, o primeiro sistema de pagamento eletrônico de pedágio sem paradas

do Brasil. Os pórticos estão instalados em Paraty/Km 538; em Mangaratiba/Km 447; e em Itaguaí/Km 414, no trecho fluminense da BR-101 (Rio-Santos). A tecnologia vem passando por análises de fluxos e passagens com TAGs ou placas dos veículos, sem nenhuma cobrança e, após eventuais ajustes nos equipamentos, a concessionária estipula o início efetivo da cobrança a partir de março. Um dos benefícios aguardados é a cobrança proporcional ao trecho rodado.

ELÉTRICOS

A utilização de veículos elétricos, que ainda rende bons debates no setor logístico, já avança no cotidiano das empresas que atuam no Brasil. “Entendemos que estamos no início de uma jornada, mas já contamos com 70 veículos elétricos e devemos dobrar esse número. Com isso, já conseguimos descarbonizar trechos inteiros de cadeias produtivas relevantes, como a de cosméticos e eletrodomésticos”, afirma o evangelizador de Inovação LATAM da DHL Supply Chain, Lilio Neto.

Para que essa agenda avance, aponta o executivo, diversos elos da cadeia devem agir juntos: “Nesse momento estamos testando e apoiando uma *startup* brasileira no entendimento dos benefícios da construção e ou montagem de um carro nacional. Além disso, uma maior oferta de veículos elétricos pesados a preços mais competitivos irá auxiliar muito

nesse processo”.

Integrante do Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados, Rafael Fernandes, avalia que a disseminação de veículos elétricos no setor tem o potencial de impactar as operações logísticas em diversas perspectivas. “Do ponto de vista ambiental, a notícia é bem-vinda. O uso de carros elétricos permite que o setor se alinhe às práticas de responsabilidade ambiental e incremente a sua contribuição para a sustentabilidade. Do ponto de vista econômico, o uso destes veículos pode resultar na redução de custos de manutenção, sobretudo, por substituírem o motor a combustão – cuja operação envolve um conjunto maior de peças sujeitas a desgastes”, ressalta.

Ainda sob este prisma, ele reforça a tendência de uma redução nos gastos com combustíveis, tendo em vistas o menor custo da energia quando comparada aos combustíveis fósseis utilizados no setor. “Por outro lado, é sabido que a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos ainda não se disseminou por completo no país, em especial, nas rodovias. A velocidade atingida por estes veículos, a autonomia das baterias e o tempo necessário para o carregamento dos veículos, por sua vez, contribuem para o aumento do tempo de deslocamento. Todos estes fatores demandam um novo planejamento no setor – o que em um primeiro momento pode representar um aumento dos custos operacionais”, explica.



“O uso de carros elétricos permite que o setor se alinhe às práticas de responsabilidade ambiental e incremente a sua contribuição para a sustentabilidade. Do ponto de vista econômico, o uso destes veículos pode resultar na redução de custos de manutenção, sobretudo, por substituírem o motor a combustão – cuja operação envolve um conjunto maior de peças sujeitas a desgastes”

Rafael Fernandes, membro do Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados

BIOCOMBUSTÍVEIS

Lilio Neto chama a atenção para a importância dos biocombustíveis. “Os biocombustíveis trazem uma complementação importante aos veículos elétricos por poderem ser utilizados em frentes com distâncias mais longas. De forma que estudamos agregar esse perfil de veículo à nossa malha. Quanto ao *Free Flow*, haverá uma revolução na maneira como se controla os custos com pedágios. Existe a promessa de ser cobrado apenas o trecho utilizado e isso poderá reduzir e muito os custos, sem falar nas possibilidades do uso dos dados. Podemos ter o *blockchain* em plena atuação, dados em tempo real, controle de velocidade ao calcular o tempo entre os portais e o limite da via, e ganho na redução de tempo nas viagens, o que sempre é bem-vindo, especialmente em horário de pico. Por fim, utilizando processos combinatórios na tecnologia podemos trazer ganhos ainda maiores. Imagina o *Free Flow* somado com o 5G?”, salienta o executivo.

Fernandes reforça que a disseminação dos biocombustíveis permite a redução da emissão de poluentes pelo setor de logística, além de, no longo prazo, contribuir para a mitigação das oscilações de custo, afinal, boa parte da cadeia produtiva destes insumos é nacional. “O *Free Flow*, por sua vez, reduz as desacelerações dos veículos ao longo do transporte rodoviário, o que

diminui consideravelmente a emissão de gases poluentes. Para além da seara ambiental, esta nova forma de cobrança de pedágio também reduz acidentes e torna o tempo de viagem mais curto, afinal, dispensa por completo o pagamento do pedágio em cabines físicas. Os operadores logísticos também experimentarão uma cobrança mais justa. Com o *Free Flow*, terão de pagar apenas pela distância efetivamente percorrida em rodovias pedagiadas – o que a depender do caso, pode resultar em reduções no custo do transporte”, comenta.

FUTURO

Que quais devem ser os principais investimentos em pesquisa e desenvolvimento das empresas em novas tecnologias para reduzir custos e otimizar as operações logísticas? Lilio Neto destaca o que vem sendo feito: “A DHL Supply Chain acelerou seus investimentos em tecnologia e inovação em três áreas principais: primeiro, em sistemas de gestão, tanto de armazéns, como de pessoas e frotas. É assim que garantimos nossos níveis de serviços e acompanhamos e desenvolvemos nossa produtividade, incluindo o uso de *big data* e *data analytics*; segundo em sistemas para a área de transportes, com destaque para plataformas de monitoramento a distância em redundância, segurança patrimonial e atenção via imagem das condições do motorista”.

E por fim, completa o executivo, a empresa desenvolve muito a área de inovação em parcerias com *startups*. “Temos aplicado também de forma crescente a tecnologia de RPA para a automação de atividades repetitivas como a emissão de notas. Além disso, estamos realizando testes com tecnologias como drones, equipamentos semi autônomos, *digital twins* e *blockchain*. Nesse sentido, temos projetos com 10 *startups* e fomos reconhecidos pelo segundo ano consecutivo no 100 Open Innovation”, completa.

O emprego de tecnologia na operação logística permite ganhos em diversas frentes, salienta Fernandes. “O uso de sistemas que permitam a automatização do mapeamento de rotas otimizadas, do planejamento da substituição e manutenção da frota e o monitoramento em tempo real das cargas transportadas são ferramentas relevantes para o setor. A digitalização da operação, sobretudo, para viabilizar a adesão ao DT-E, cuja implementação está em andamento no governo federal, também tem a capacidade de contribuir para ganhos de eficiência e redução do tempo de viagem. O investimento em estruturas contratuais mais descentralizadas e modernas, que permitam maior celeridade na contratação das transportadoras e menores custos de transação, também tem a capacidade de gerar ganhos importantes de produtividade no setor”, conclui. ■

Neste ano, a premiação das **Maiores e Melhores** empresas do setor de transporte e logística terá uma companhia marcante.



Majores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



A 36ª edição de **Majores do Transporte & Melhores do Transporte** coincide com uma data marcante: em 2023, a mais importante marca editorial do setor, a revista **Tansporte Moderno**, completa 60 anos.

Reunidas em um só lugar, no dia 28 de novembro, no Transamérica Expo Center São Paulo, a premiação e a comemoração serão um porto alto e um dos grandes diferenciais dos eventos do setor de transporte e logística de 2023.

Prepare-se para estar ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística. do país e garantir visibilidade para sua marca.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DOS EVENTOS E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE



EVENTOS:



28

Novembro

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER
SÃO PAULO - PAVILHÃO F





FERRAMENTA FUNDAMENTAL PARA A COMPETITIVIDADE

Inovações tecnológicas, que modernizam a logística oferecendo aos embarcadores ganhos de eficiência, otimização de serviços, produtividade, previsibilidade e redução de custos, estão mais acessíveis

por João Mathias

O mundo contemporâneo tem, entre seus principais alicerces, a tecnologia, ferramenta que faz parte da vida de todos, acelerando o aprendizado, ampliando o conhecimento, estreitando relações, contribuindo para curas, promovendo a economia e a agilidade nas tarefas. No setor de logística tem sido grande propulsora na escalada para um patamar inovador das operações de movimentação de mercadorias, catapultando os serviços da cadeia de suprimentos para uma modernização em busca de otimização de trabalho, produtividade, redução de custos e lucratividade de

operadores e embarcadores.

“A tecnologia é absolutamente fundamental quando encarada exatamente como uma ferramenta, pois, assim é possível ter escala, redução de custos – que podem ser exponenciais –, bem como aumento na eficiência, na previsibilidade e na garantia da entrega”, diz o especialista em tecnologia, inovação e tendências Arthur Igreja.

No caso da IBL Logística, o uso de tecnologias de software e automação de processos RPA (*Robotic Process Automation*) têm proporcionado uma queda de até 80% no tempo de execução dos serviços, liberando as equipes internas para focarem na gestão e melhoria con-

tínua da cadeia logística, de acordo com o gerente de tecnologia da informação Thiago Tadeu. “Uma segunda frente tem atuado fortemente na consolidação das verticais de *big data* e de desenvolvimento, que tem proporcionado um diferencial de atendimento para o nosso negócio e também para os nossos clientes”.

Tadeu destaca o projeto de logística para o Ministério da Saúde, em que a IBL foi responsável pela distribuição da vacina contra a Covid-19. “Para este novo desafio, nós desenvolvemos um portal para gestão dos pedidos a serem transportados, trazendo para o nosso cliente informações em tempo real da temperatura de cada volume transpor-



“A tecnologia é fundamental como ferramenta, pois assim é possível ter escala, redução de custos, bem como aumento na eficiência, na previsibilidade e na garantia da entrega”

Arthur Igreja, especialista em tecnologia, inovação e tendências

tado, geolocalização e *tracking* da carga integrado com toda a cadeia”, diz.

Nos últimos anos, a IBL Logística tem investido em equipamentos de tecnologia em um valor anual de R\$ 2 milhões, montante que planeja aumentar de 20% a 30% ao longo de 2023 para o modal de transporte, em especial para os setores eletrônico e farmacêutico. “Hoje, estamos atuando em aplicações de automação de atendimento dos nossos clientes, usando algoritmos de inteligência para realizar atendimento dos nossos clientes, e trazer informações de *tracking*, posicionamento e alertas durante toda a cadeia de transporte”, informa Tadeu.

O executivo conta que, em 2022, a IBL registrou crescimento no faturamento devido aos novos clientes e investimentos em infraestrutura e tecnologia. “Nossa estimativa de crescimento no faturamento da empresa para 2023 é em torno de 30% nos setores público e privado, uma carteira diversificada para maior estabilidade e sustentabilidade da companhia”.

Em atividade desde 1999, a IBL ofe-

rece soluções integradas para os clientes com participação em todos os modais, com movimentação *inbound* e *outbound*, e no suporte de centros de distribuição. A empresa possui 10 unidades operacionais espalhadas pelo país, atendendo os setores de alimentos industrializados, orgânicos e não-orgânicos, fármacos, eletrônicos, higiene pessoal, inflamáveis, químicos embalados e automotivos.

SOFTWARE AS-A-SERVICE

De acordo com o especialista em tecnologia, inovação e tendências Arthur Igreja, uma das principais transformações tecnológicas em logística nos últimos anos foi em *software*, que passou a substituir muitos processos antes elaborados manualmente. “Tivemos a revolução da rastreabilidade, que permite hoje, em tempo real, saber se tudo está certo, como interferir para que sejam otimizadas não só as rotas, mas os recursos. Além de um sem fim de aparatos, como

internet das coisas, que ajudam a ter sensoriamento, ferramentas de inteligência artificial, que permitem uma otimização dos recursos, não só das rotas, mas em como montar as cargas”, afirma Igreja.

Para o *CoFounder & Head Sales LatAm* da CargoSnap do Brasil Soluções Logísticas Ltda., Daniel Maul Lins, o uso de contratos no modelo de negócio *Software as-a-Service* (SaaS), serviço que fica em nuvem e é acessado pela internet, reduz o valor dos recursos para aquisição, possibilitando a adoção mais fácil e menos onerosa de tecnologias como *softwares* de digitalização e automação de rotinas e processos. São inovações, segundo Lins, que trazem ganhos enormes, com redução de avarias e do tempo de coleta de dados e transparência de ponta a ponta da cadeia de abastecimento, mitigando riscos e erros.

A CargoSnap é uma empresa que utiliza soluções digitais para tornar as inspeções de carga mais simples, rápidas e otimizadas. “Sem burocracia, sem planilhas, sem dores de cabeça”, diz Lins. “Realizamos inspeções visuais de qualquer *smartphone*, preenchendo checklists, tirando fotos, gravando vídeos e revisando documentos em tempo real em uma única plataforma. Já realizamos mais de 5 milhões de inspeções e mais de 35 milhões de imagens coletadas em 34 países para mais de 300 clientes”, informa o executivo.

No entanto, por ser ainda um país em desenvolvimento, a escala de investimentos de



“Hoje, estamos atuando em aplicações de automação e usando algoritmos de inteligência, trazendo informações de tracking, posicionamento e alertas durante toda a cadeia de transporte”

Thiago Tadeu, gerente de tecnologia da informação da IBL Logística

vanguarda no Brasil continua pequena e cara, para Igreja. “O que ocorre é que a tecnologia é cara no Brasil e a mão de obra para os padrões internacionais é barata. O nível de exigência do mercado ainda não é tão grande. Somando esses fatores, o que acontece é que as empresas acabam usando muitas pessoas e pouca tecnologia, e ficam presas ao passado. Isso afeta não só o setor logístico, mas vários outros”, diz o especialista.

Igreja ressalta, entretanto, que há muitas empresas fornecedoras de tecnologia para o setor de logística surgindo e trazendo várias contribuições. Outros dois bons exemplos de iniciativas de empresários brasileiros, que querem colaborar para a inovação do mercado nacional são a Hexagon.Pro e a Kestrea. Por meio do serviço SaaS, ambas *startups* oferecem um combo tecnológico com custo reduzido para terminais portuários e empresas de comércio exterior.

TERMINAIS PORTUÁRIOS

Criada em Santos (SP), a Hexagon. Pro iniciou suas atividades em junho de 2020 ao lançar o Terminal Operation System (HX TOS), uma solução que permite a gestão de terminais portuários, armazéns alfandegados e não alfandegados para operação específica de celulose, granel e carga solta. A tecnologia possibilita o rastreamento das mercadorias do ponto de origem até o embarque no navio, oferecendo segurança, produtividade, controle e eficiência aos processos de exportação, além de outras facilidades, como a entrega de todas as obrigações para a Receita Federal.

Portainers, RTGs (guindastes móveis), pontes rolantes, câmeras de monitoramento de pessoas e cargas com OCR (reconhecimento ótico de caracteres) já eram, nos últimos anos, algumas soluções importantes na modernização dos portos brasileiros, os quais sempre tiveram as operações de contêineres como alvo de inovação do setor. Porém, a He-



“Realizamos inspeções visuais de qualquer smartphone, preenchendo checklists, tirando fotos, gravando vídeos e revisando documentos em tempo real em uma única plataforma

Daniel Maul Lins, CoFounder & Head Sales LatAm da CargoSnap

xagon.Pro, segundo o CEO e fundador, Luiz Simões, soube enxergar mais um nicho em potencial para investir, o de uma área de produtos ainda pouco atendidos por soluções de software e com volume de exportação crescente ano a ano.

“Entregar aos clientes controle para criar um rastreamento total da carga durante o processo, gestão para conseguir medir a produtividade de cada uma das etapas e inteligência, para aumentar a produtividade e a previsibilidade na movimentação da carga, é o nosso propósito”, diz Simões sobre a aplicação do HX TOS no transporte de cargas a granel (grãos) e celulose que a Hexagon.Pro vem realizando em cerca de 18 meses de operação. Em 2022, a *startup*, que tem os fabricantes Suzano e Bracell como clientes, rastreou mais de 9 milhões de toneladas de celulose e respondeu por 85% da movimentação da carga no Porto de

Santos (SP), o maior do país e o principal na exportação da mercadoria.

A Hexagon.Pro, que atende a quatro terminais em território nacional, sendo três no Porto de Santos, onde tem escritório instalado, e um no porto de Itaqui (MA), tem planos de expandir a presença para outros ancoradouros nacionais e de países da Europa e da África. A meta é a internacionalização para 2023, ano no qual a *startup* pretende triplicar o faturamento – que chegou a R\$ 1,1 milhão no ano passado – e lançar novos produtos.

Enquanto algumas novidades estão em desenvolvimento, outras já saíram do forno, com apresentação prevista na Intermodal South America 2023. “O Line-Up eletrônico é uma solução que permite, entre outras tarefas, que o terminal portuário tenha previsibilidade para a prontidão da carga, como a chegada do navio, o estoque da fábrica, o estoque em trânsito e a previsão do tempo, para melhor avaliação da área de planejamento e da execução do embarque, auxiliando na redução de *demurrage*”, diz Simões.

Outra funcionalidade que será exibida no evento é o Hatchlist, segundo o executivo. “Após planejamento e embarque da carga, a solução permite que o porto de destino consulte e identifique as cargas e sua distribuição no porão do navio, permitindo a subdivisão da carga para o processo de venda em águas”.

COMÉRCIO EXTERIOR

A chegada da Kestrea ao mercado está ligada a um momento de percepção da importância das atividades do comércio exterior no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Nos últimos anos, as importações e exportações de mercadorias têm sido responsáveis por um intenso movimento em portos, aeroportos e nas fronteiras do Brasil, trazendo, de um lado receita para as contas do governo e, de outro, produtos para o desenvolvimento do país.

Após mais de 20 anos de trabalho

com atividades no comércio exterior de grandes volumes, os idealizadores da Kestrea viram, então, que já era tempo de os processos de compra e venda internacionais daqui se tornarem mais modernos e fáceis para a cadeia logística do setor. Assim, a partir de 2017 começaram a desenvolver um sistema para simplificar e agilizar as burocracias dos serviços aduaneiros, dos regulamentos tributários, incluindo coleta de dados para a Receita Federal, das operações de câmbio e de todos os diversos trâmites complicados e necessários para o desembaraço de cargas.

Em pouco mais de um ano, a nova tecnologia foi implantada para facilitar a gestão, inicialmente, dos importadores, que enfrentam maiores exigências nos serviços para aquisição de mercadorias estrangeiras, segundo a sócia-fundadora da Kestrea, Isabel Nasser. A versão para o segmento de exportações, no entanto, já está pronta e em funcionamento desde o fim de 2022, mas o lançamento oficial ocorrerá na Intermodal South America 2023.

“A empresa brasileira ganha eficiência no gerenciamento dos pagamentos e se beneficia de uma inteligência no processo logístico, no controle e na segurança, com informações centralizadas e em tempo real, controlando custos, gerenciando riscos, ganhando produtividade”, afirma Nasser sobre a inovação.

Além de descomplicar a vasta série de regras diárias impostas para movimentação de cargas no setor de comércio exterior, o *software* da Kestrea tem custo baixo em comparação às tecnologias mais antigas, possibilitando acesso também para médias e pequenas empresas. “Antes, os softwares eram muito caros e só utilizados por grandes companhias, enquanto as empresas menores gerenciavam na ‘unha’ a complexidade que envolve os serviços do setor”, diz a executiva. Por ser alocada em nuvem, a plataforma digital diminui a necessidade de investimentos em ativos, conse-

nstech lança a mais completa plataforma Open Logistics do mercado

Diante das atuais demandas de mercado e grande fluxo de informação fragmentada em diversos sistemas dos processos logísticos, a ineficiência no Brasil ainda é um desafio a ser superado. De olho nas necessidades do setor, a nstech, ecossistema conectado de tecnologia para logística e mobilidade



do mundo, lança a mais abrangente plataforma *open logistics* da América Latina. O sistema concentra mais de 100 soluções que hoje já atende cerca de 60.000 empresas do setor.

De acordo com Vasco Oliveira, fundador e CEO da nstech, a plataforma integra *softwares* do setor para gerar eficiência operacional, financeira e na gestão de risco. “A solução surge como um meio digital de conectar clientes e fornecedores, evitando burocracias, custos desnecessários e falta de agilidade em todas as áreas”, afirma.

Além de estabelecer padrões e regras claras para os usuários, o sistema oferece maior transparência e eficiência para que *players* do ecossistema troquem dados de maneira mais fluída sobre produtos, *softwares*, serviços, conteúdo, entre outras informações. “As empresas que adotarem o *open logistics* poderão escolher a melhor oferta de tecnologia de diversos *players* da cadeia”, reforça Oliveira.

Dos sete módulos que compõem a tecnologia, o primeiro traz ao mercado um portal com informações completas sobre produtos. O segundo, introduz a chamada Plataforma de Integração como Serviço (IPaaS), que oferece inte-

gração entre softwares e sistemas com toda a segurança e governança exigida por grandes *players* logísticos.

Com o terceiro módulo, a nstech traz soluções voltadas para a área de dados, unificando e automatizando informações a respeito dos motoristas, documentações, entre

outras facilidades. Já na quarta vertente, os usuários poderão cotar preços de pneus, óleos, entre outros itens automotivos, por meio de um *marketplace* de produtos. No quinto módulo, há um braço de conteúdo para a contratação de cursos profissionalizantes sobre o setor.

No sexto módulo, a empresa implementa uma nova conta para pessoas jurídicas, que será plugada na plataforma junto de outros produtos financeiros. O modelo aplicado é semelhante à conta digital já existente para pessoas físicas, que tem um e TPV (*total payment volume*) de mais de R\$ 2 bilhões ao ano.

O último módulo é exclusivo para desenvolvedores plugarem soluções inovadoras para o mercado logístico.

Oliveira conta que os investimentos na nova plataforma foram realizados para integrar todos os *softwares* de mercado de forma segura. “Dedicamos dois anos de investimentos baseados em pesquisa, desenvolvimento e aquisições de novas tecnologias, com um time de mais de 700 pessoas na área de P&D, para entregarmos uma plataforma que gere segurança, agilidade e eficiência, algo que as companhias do setor logístico buscam incessantemente nos dias de hoje”.

guindo atender também empresas com capacidade financeira reduzida.

Como opera em um modelo *as-a-Service*, o software da Kestrea tem a vantagem de se integrar a outros equipamentos, podendo ser acessado por meio de um computador, *notebook*, *tablet* ou *smartphone*. “De qualquer lugar, a tecnologia oferece visibilidade da mercadoria, o que todo agente quer”, afirma Nasser. Um dos benefícios da solução, ressalta a executiva, é a previsibilidade que oferece ao cliente, com a visão completa dos processos e a garantia de que o contrato está sendo cumprido à risca. “Em uma compra de frete de cinco contêineres de Xangai para Santos, é possível acompanhar e ter certeza se a entrega levou exatamente os 30 dias de prazo então acordados”, explica.

A Kestrea, que atende clientes de mais de 10 setores da economia no Brasil, é uma empresa de software intensiva em capital, como destaca Nasser. Mas, a executiva sabe que mais aportes serão necessários para as muitas inovações e mudanças esperadas para os próximos anos no mercado brasileiro, diante da combinação Velocidade + Menos Custos exigida cada vez mais nas entregas de comércio e serviços atualmente. Entre 2020 e 2021, de acordo com Nasser, a Kestrea captou mais de R\$ 50 milhões de investimentos por meio de *venture capital*.

“A empresa ganha eficiência no gerenciamento dos pagamentos e se beneficia de uma inteligência no processo logístico, no controle e na segurança com informações centralizadas e em tempo real”

Isabel Nasser,
sócia-fundadora da Kestrea



TENDÊNCIAS

A revolução da tecnologia na logística ainda não terminou. Aliás, muito pelo contrário. Há diversas inovações a serem desenvolvidas, como preveem os profissionais do setor. O especialista Arthur Igreja diz que a conectividade vai dar um outro salto com os satélites suborbitais, “com a possibilidade de não depender só de 3G, 4G e 5G, mas ter conectividade ininterrupta em escala global. Do outro lado, esse avanço de *blockchain* e tecnologias distribuídas, que nas cadeias de *supply chain*, logística e em transporte, é muito importante e pode reduzir, consideravelmente, a burocracia e documentação, otimizando operações”, afirma.

A chegada do 5G é vista como um momento promissor para o mercado brasileiro, segundo Simões, da Hexago.Pro. O executivo também cita a integração de plataformas e equipamentos e a Inteligência Artificial (IA) como outros processos tecnológicos que farão diferença, especialmente, nas operações dos portos do país. Não é à toa que no Cubo Itaú, da qual a Hexagon.Pro faz parte, foi criada em 2022 uma vertical específica para o setor marítimo e portuário.

Tadeu, da IBL Logística, acredita que haverá, nos próximos anos no setor de logística, a popularização de tecnolo-



“Entregar aos clientes controle para um rastreamento total da carga, gestão para medir a produtividade e inteligência, aumentar a produtividade e previsibilidade, é o nosso propósito”

Luiz Simões, CEO
e fundador da Hexago.Pro

gias de inteligência artificial, que vai também provocar uma grande mudança na prestação de serviços. “Fazendo com que os processos de toda a cadeia dependam cada vez menos do fator humano na tomada de decisão. Tudo isso para atender os prazos de entrega de um segmento cada vez mais agressivo”, diz.

Na opinião de Lins, da CargoSnap, a tendência está na adoção de veículos autônomos. “Desde transpaletas, que já são realidade no mundo todo, até veículos de carga, que ainda dependem de regulação”, afirma. Com tantas inovações esperadas, as empresas que querem ser competitivas necessitam manter-se atualizadas. “É importante ‘surfear’ o avanço da tecnologia. Ela fica cada dia mais poderosa, mais acessível, ou seja, pode levar um negócio para outro patamar. Por isso que associamos muitas transformações que passaram a acontecer com a tecnologia, porque ela é viabilizadora disso, fundamental para qualquer tipo de negócio”, conclui Igreja. ■



29 DE
NOVEMBRO
2023
SÃO PAULO


FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL


As boas práticas em ESG como pilares do desenvolvimento de negócios nas indústrias, empresas de transportes de passageiros, cargas e logística.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum_transporte_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR





CAMINHO SEM VOLTA

Em crescente evolução nos últimos anos, o comércio eletrônico registrou um boom no período da pandemia da Covid-19, demandando mais agilidade dos serviços logísticos, que continuam sendo o elo sensível na tendência das entregas expressas

por João Mathias

Entre os setores da economia que mais cresceram nos últimos anos no mercado brasileiro está o comércio eletrônico. Aliás, os serviços de vendas *online* e de entregas de produtos avançaram, sobretudo, no período da pandemia da Covid-19, ocorrido a partir de março de 2020. Enquanto muitas atividades econômicas se reinventavam para sobreviver sob uma crise sanitária mundial, que levou a um isolamento social sem precedentes, o *e-commerce* foi a solução para empresas de diversas áreas continuarem a aten-

der seus clientes.

“A pandemia, com certeza, foi um divisor de águas. O *e-commerce* foi a principal opção de muitas pessoas durante o isolamento social e, além de ganhar novos consumidores, muitas marcas passaram a planejar ações para fidelizar quem já estava acostumado a comprar *online*”, afirma o especialista em logística e engenharia de transportes, Caio Rena. “Nesse sentido, a logística tornou-se um diferencial competitivo. Era preciso entregar rápido para aproximar a experiência do *e-commerce* à experiência da loja física”, diz Rena,

que é CEO e fundador da RoutEasy, *startup* que oferece soluções de logísticas para *e-commerce* e varejo.

Com mercadorias de todos os tamanhos, de grandes volumes a produtos unitários que cabem na palma da mão, circulando pelas cidades espalhadas de Norte a Sul do Brasil, a eficiência da logística de distribuição brasileira foi colocada à prova. Ao mesmo tempo, as empresas operadoras mais preparadas e consolidadas no segmento tiveram a oportunidade para expandir ainda mais os negócios.

É o caso da FM Logistic, operador

de logística e *supply chain* mundial que tem crescido aqui e no exterior em razão, principalmente, da expansão das vendas *omnichannel* com as atividades de *e-commerce*. “Apesar das intempéries no cenário econômico e das tensões nas cadeias globais de abastecimento, a FM Logistic sempre demonstra força e resiliência para lidar com as adversidades. O *omnichannel* e o *e-commerce* seguem fortalecendo os resultados da FM Logistic com 60% de impacto nos negócios”, diz o presidente da filial brasileira, Ronaldo Fernandes da Silva.

O executivo conta que, por meio de operações estruturadas e alinhadas com os clientes, a FM Logistic tem conseguido reduzir de 30% a 40% os custos das operações. “Em alguns casos, até quintuplicar a produtividade”, afirma. No comando da empresa de capital francês em território nacional, Silva sabe que o setor tem se transformado para acompanhar o dinamismo do *e-commerce* e as constantes mudanças do segmento, sobretudo em relação às inovações tecnológicas. Por isso, para atender ao novo tipo de consumidor, a operadora está sempre revendo os modelos de distribuição e da malha logística.

“Seguimos apostando em um aumento dos serviços oferecidos pela empresa à logística do *e-commerce*, com soluções multicanais que envolvem a preparação para varejo e comércio eletrônico, controle e qualidade dos produtos, embalagem, personalização de pedidos, soluções de transporte e gestão de devoluções”, diz o executivo.

Silva explica que muitos clientes que eram majoritariamente B2B (*Business to Business*), com o crescimento do comércio *online* alteraram seu escopo de atuação para B2C (*Business to Consumer*), atendendo diretamente ao consumidor final. “Ter ainda mais processos tecnológicos, ágeis, que atendem não só clientes, mas o consumidor final, com ofertas de serviços de qualidade, são requisitos na logística do *e-com-*

merce. O comércio *online* e o seu amplo crescimento são caminhos sem volta. O operador logístico eficiente precisa acompanhar as mudanças do mercado antes mesmo que elas aconteçam, e ter rapidez na adaptabilidade para suportar o impacto que isso pode causar em suas operações”, afirma Silva.

AGILIDADE NAS ENTREGAS

Fundamentais para a execução dos serviços *last mile* e operações de serviço geral de *e-commerce*, os motoristas têm sido um dos focos dos investimentos do Grupo BBM Logística no segmento de comércio eletrônico da empresa. “Na última milha, aumentamos a quantidade de entregadores e investimentos nos aplicativos para que cada entregador consiga entregar mais produtos em um menor espaço de tempo. Isso possibilita ganho de produtividade e redução de custos e prazos”, diz o diretor de *e-commerce*, Ricardo Hoerde.

Os aportes da BBM, para incrementar a produtividade das operações, estão voltados para equipamentos de triagem de alta velocidade, e para que os serviços sejam executados no menor prazo possível, de acordo com o diretor.

O objetivo da empresa é estar em compasso com seus clientes, que estão com o estoque descentralizado e mais próximos do mercado consumidor, para responder com agilidade à demanda. Segundo Hoerde, a estratégia dos embarcadores permite que tenham uma “operação mais inteligente, que gera resultados cada vez maiores em um curto espaço de tempo e com bom custo benefício”.

Além dos recursos direcionados para aumentar a produtividade dos entregadores, a BBM possui uma equipe de *back-office* na torre de controle que contribui para otimizar a operação *last mile*. “Com isso, nosso time acompanha, de forma *online* e em tempo real, os pedidos dos clientes”, diz Hoerde. Mais investimentos em tecnologia e automação estão nos planos da BBM para os próximos dois anos, com um total de R\$ 15 milhões, informa o executivo.

A empresa também tem meta de ampliar os serviços para as regiões Sudeste e Norte. Um dos principais operadores logísticos rodoviários do Mercosul, a BBM fornece soluções logísticas de *e-commerce*, transporte fracionado e carga geral, além de operações dedicadas para os segmentos florestal, químico, gases industriais e outros. A partir



“O *omnichannel* e o *e-commerce* seguem fortalecendo os resultados da FM Logistic, com 60% de impacto nos negócios”

Ronaldo Fernandes da Silva,
presidente da FM Logistic do Brasil

“Com o advento da pandemia, o canal online rapidamente triplicou o faturamento”

Alan Rosanelli, gerente de omnicanalidade da Calçados Bibi



da entrada do fundo de *Private Equity* Stratus, em 2017, e de uma nova equipe de gestão, a BBM adquiriu a Transeich (2018), Translovato (2019), Translag (2020) e Diálogo (2020).

São aproximadamente 16 milhões de entregas anuais realizadas pela BBM para clientes do setor alimentício, automotivo, bazar, brinquedos, bebidas, casa e construção, farmacêutico, higiene e limpeza, mineração e metalurgia. Amazon, O Boticário, Italc, Suzano, Solenes, White Martins e Air Products são algumas das empresas que já assinaram contrato de logística com a BBM.

Para alcançar a velocidade exigida pelas entregas expressas, os operadores logísticos precisam adicionar uma camada de tecnologia nas operações de *last mile*, a fim de automatizar os processos que fazem interface com o cliente, segundo Rena da RoutEasy. A empresa desenvolveu um módulo que possibilita *same day delivery* para *e-commerce* e marcas.

O *software as-a-Service* (SaaS) da RoutEasy utiliza tecnologia e inteligência artificial para planejamento, controle operacional e gerenciamento de rotas de entregas, coletas e serviços de campo. “A solução conta com algoritmo genético, plataforma de roteirização em nuvem e torre de controle com gestão em tempo real, em uma in-

terface simples e intuitiva”, diz Rena. “A inteligência artificial entra para otimizar e integrar processos, atribuindo maior produtividade e menor custo de entrega, além da garantia da qualidade do serviço que chega ao consumidor final”, informa.

De acordo com o executivo, por meio da utilização dessas ferramentas é possível que as empresas reduzam custos, tenham mais eficiência nos processos de logística e, conseqüentemente, tenham mais sucesso em fidelizar clientes. “A resposta para isso é focar em tecnologia, automatização e otimização”, afirma Rena.

SUSTENTABILIDADE

Ao mesmo tempo que está atenta para responder ao dinamismo do mercado de *e-commerce*, a FM Logistic tem ciência da importância de contribuir para a preservação do meio ambiente e dirimir os impactos nas alterações climáticas, dois temas de grande preocupação em todo o planeta. Assim, a companhia vem intensificando os esforços para se ter uma cadeia logística sustentável em seu plano estratégico Powering 2030, que foi implementado em 2021 com o objetivo de reduzir em 30% as emissões de gases de efeito estufa nas operações de transporte e neutralizar a emissão de carbono até 2030.

Um exemplo da iniciativa da FM Logistic é a parceria que a operadora tem com a Henkel Beauty Care, uma companhia global de cosméticos. A FM Logistic é responsável por toda a logística de armazenagem e distribuição de mais de 1.500 SKUs (unidade de manutenção de estoque) de produtos para a linha profissional de tratamento para cabelos do cliente. Iniciado em 2021, o projeto logístico chamado 14 BIS realiza, mensalmente, cerca de 300 entregas no Estado de São Paulo com uso de frota de veículos ecológicos (elétricos, híbridos, a gás ou hidrogênio).

“Para estar também completamente alinhada às questões de sustentabilidade



“Na última milha, aumentamos a quantidade de entregadores e investimentos nos aplicativos para que cada entregador consiga entregar mais produtos em um menor espaço de tempo”

Ricardo Hoerde, diretor de *e-commerce* do Grupo BBM Logística

Embarcadores reveem estratégias para responder à demanda online

De acordo com a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), o aumento das vendas de calçados por meio do comércio eletrônico foi de 69%, em 2020, e de 74%, em 2021. No total comercializado pelo setor, o canal digital respondeu por 32,8%, em 2020, e 30,1%, em 2021, enquanto há dez anos a participação era de 5,6% em uma indústria que, no *e-commerce*, usa o serviço de logística para realizar entregas e processos relativos ao pós-venda, como caso de trocas e reembolsos.

Antes mesmo da expansão do comércio eletrônico, acelerada pelo período da pandemia, a Calçados Bibi já contava com uma ampla rede de franquias e unidades próprias que utilizavam o serviço de entregas de compras *online*, o que demandava da empresa ter 100% do estoque das lojas físicas disponíveis para o segmento. Porém, com a imposição do isolamento social a partir do alastramento da Covid-19, o *e-commerce* exigiu uma reestruturação da Bibi. “Com o advento da pandemia, o canal *online* rapidamente triplicou o faturamento”, diz o gerente de omnicanalidade Alan Rosanelli.

Para responder ao crescimento das aquisições virtuais, a Calçados Bibi aumentou ainda mais o estoque, realizou melhorias na plataforma de vendas e no canal de atendimento, além de implementar novas opções para o cliente fazer as compras pela internet. “O mundo está mudando em um ritmo acelerado, impulsionado pelo avanço contínuo da tecnologia, impactando diretamente na forma

com que compramos produtos e serviços, analisando o comportamento do consumidor ao longo do tempo, com o objetivo de proporcionar uma melhor experiência de compra”, afirma Rosanelli.

O gerente também ressalta a importância de se ter um serviço de logística eficiente para a execução das entregas diretas ao consumidor. “Um dos fatores mais decisivos para o abandono de carrinho são as condições não satisfatórias de entrega, seja pelo custo mais elevado do que o consumidor está disposto a pagar, ou prazo de entrega muito longo que não atenda à expectativa e necessidade do cliente”, diz.

Ciente das exigências do comprador atual, a Calçados Bibi tem como estratégia utilizar a capilaridade das lojas físicas da rede da marca como um *hub* de distribuição das mercadorias, fornecendo condições de entrega mais ágeis. Rosanelli explica que a ideia é de o *e-commerce* oferecer para o cliente uma melhor condição por meio de uma operação *ship from store*, na qual a mercadoria é faturada na loja física mais próxima e entregue diretamente ao cliente, ou disponibilizada a opção de retirada no ponto de venda mais próximo, sem custo de frete.

Desde 2019, a Calçados Bibi disponibiliza entregas expressas de recebimento no mesmo dia, aproveitando o estoque de loja física mais próxima com *delivery* de *motorboy*. Porém, em 2022 expandiu a operação em 16 lojas utilizando a unidade física como *hub* de distribuição e transportadora para o estado inteiro.

“Utilizando-se da descentralização de

estoque, ganhamos melhor eficiência na entrega e menor dependência de estoque próprio, aliado a um cuidado redobrado com o orçamento, buscando eficiência nas operações e utilizando tecnologia que traga de fato o retorno do investimento, equilíbrio na composição de clientes fidelizados e captação de novos, utilizando dados enriquecidos para campanhas mais eficientes”, afirma o gerente.

Para dar suporte aos projetos digitais nos últimos anos, a Calçados Bibi criou em sua estrutura um setor de omnicanalidade, que tem o objetivo de ser um elo entre o mundo físico e *online*, sem restringir o site somente como uma ferramenta de venda virtual, de acordo com o gerente da área. “Em 2023 iremos fortalecer ainda mais a operação de *ship from store*, implantando ainda no primeiro trimestre mais 95 novas lojas ao projeto de distribuição dentro do estado, buscando um aumento de 113% na operação de vendas *online* faturadas em lojas físicas da rede Bibi”, diz Rosanelli.

Para transportadoras e operadores logísticos, mais oportunidades se abrem com os planos de empresas como a Calçados Bibi, empresa fundada em 1949 e produtora de mais de 2,5 milhões de pares de sapatos infantis por anos. Presente em mais de 50 países nos cinco continentes, no Brasil a Calçados Bibi está em 3 mil pontos de venda multimarcas, além do *e-commerce* e de uma rede de franquias com mais de 150 lojas, que vendem os produtos fabricados em Parobé (RS) e em Cruz das Almas (BA).

“O novo sistema operacional logístico levou em consideração entregas mais sustentáveis, com custo mais baixo, qualidade e maior controle dos materiais que estão sendo transportados. Com isso, foi registrada uma maior capacidade na logística de distribuição, atendendo todas as etapas

reforçada pela Henkel, a FM Logistic instalou painéis solares em sua unidade de São Paulo, o que reduz em 10,5 toneladas por ano a emissão de carbono, ou seja, protege em torno de 140 árvores, garantindo assim uma cadeia de suprimentos ecológica, sustentável e efetiva, reflexo da utiliza-

ção de um veículo elétrico para atender às demandas do centro de distribuição para toda a grande São Paulo”, afirma Silva. Além disso, foi possível reduzir em 94% a quantidade de plástico nas operações de armazenagem e transporte, reflexo do uso de papel *kraft*.

A importância de saber as particularidades e os gargalos de cada rota

A expansão do *e-commerce* e a cada vez maior demanda por entregas expressas são grandes desafios para os operadores logísticos instalados em um país onde a infraestrutura apresenta-se aquém do potencial do mercado. Por isso, planejar rotas eficientes é um trabalho árduo, porém necessário, segundo o Caio Rena, mestre em logística e engenharia de transportes pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

“Diariamente, as operações logísticas precisam realizar dezenas ou até milhares de entregas e coletas, levando em consideração uma série de fatores importantes para a empresa e para o cliente. E, quanto maior a demanda, maior a complexidade do planejamento de rotas”, afirma Rena.

Para garantir entregas mais rápidas, sobretudo com a tendência do *same day delivery*, os operadores logísticos e embarcadores têm investido em novos centros de distribuição, *dark stores* e

veículos menores que possam trafegar com mais facilidade pelos grandes centros urbanos. Contudo, Rena ressalta a necessidade de entender as particularidades e os gargalos de cada percurso.

VEJA ALGUMAS DAS AÇÕES IMPORTANTES QUE O ESPECIALISTA DESTACA PARA OBTER UMA OPERAÇÃO LOGÍSTICA BEM SUCEDIDA:

- **PRIORIZAÇÃO DAS RESTRIÇÕES** – o planejamento deve levar em consideração o maior número possível de restrições, de acordo com a prioridade preestabelecida. A eficiência de uma rota depende do atendimento a todas as restrições do cliente (janela horária, tempo máximo para carga e descarga, e disponibilidade de estacionamento), da frota (limite de capacidade do veículo, tipo de carga e veículos disponíveis) e do trajeto (tempo máximo de viagem e locais de parada programada);

- **REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS** – envolve uma análise dos custos fixos e variáveis, para aproveitar melhor a capacidade dos veículos a fim de diluir os custos fixos, como manutenção, seguro, impostos, salários dos motoristas, ao mesmo tempo em que se deve circular o menos possível, para reduzir custos variáveis, como combustível e pedágios;

- **RELAÇÃO ENTRE A NATUREZA DA DEMANDA E A OPERAÇÃO** – deve-se considerar se a rota vai operar com entregas, coletas ou as duas opções simultaneamente. Além disso, é preciso analisar o tipo de carga, se é única ou fracionada, se requer refrigeração ou outros cuidados personalizados;

- **DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES** – uso de tecnologias que utilizam algoritmos capazes de testar, em poucos segundos, diversas combinações, como tamanho da frota, horário de início e de término da jornada, tipos de veículos, tempo de parada e permissão para viagem com mais de um dia de duração, até chegar ao melhor resultado.



“O e-commerce foi a principal opção de muitas pessoas durante o isolamento social e, além de ganhar novos consumidores, muitas marcas passaram a planejar ações para fidelizar quem já estava acostumado a comprar online”

Caio Rena, CEO e fundador da RoutEasy

da produção até a entrega aos clientes. O sistema otimizado gera menos estoque e, conseqüentemente, reduz em 30% os custos operacionais”, destaca o executivo.

Hoje, a FM Logistic do Brasil, presente no país desde 2013, tem uma área total de armazenagem de 80 mil metros quadrados distribuída em três centros de distribuição multiclientes localizados em São Paulo, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Anualmente, a empresa movimenta mais de 105 milhões toneladas de produtos diversos, atendendo a indústria de bens de consumo, varejo, cosméticos, manufaturados e produtos de cuidados pessoais. A perspectiva da FM Logistic é seguir o ritmo de crescimento em cerca de dois dígitos e, em três anos, dobrar o faturamento regional. ■



INTERMODAL

SOUTH AMERICA



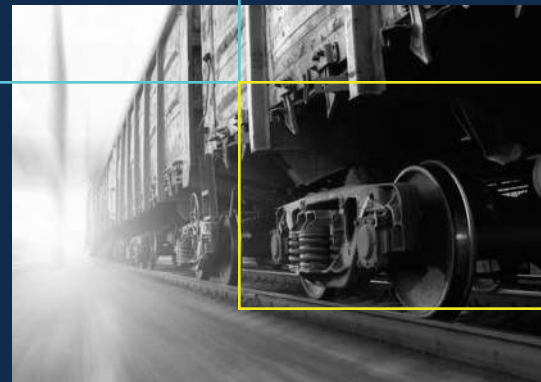
SETOR PORTUÁRIO VEM SE DESTACANDO CADA VEZ MAIS NA INTERMODAL SOUTH AMERICA



SEJA UM EXPOSITOR NO **MAIOR E MAIS COMPLETO EVENTO** PARA OS SETORES DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE DE CARGA, INTRALOGÍSTICA & ARMAZENAGEM E COMÉRCIO EXTERIOR.



POTENCIALIZE SUA ESTRATÉGIA DE VENDAS E ASSOCIE A SUA MARCA AO MAIS IMPORTANTE EVENTO DO SETOR



SEJA UM EXPOSITOR!

05-07 MARÇO / 2024
SÃO PAULO EXPO - SP

INTERMODAL.COM.BR



CAMINHO INCERTO

Com cenário mundial adverso e mudanças de governos, setor ferroviário de carga atravessa período de incerteza nos investimentos. Segmento de passageiros avança em São Paulo

por Renata Passos

O caminho do setor metroferroviário brasileiro está incerto. Após enfrentar uma pandemia mundial, agora o sistema brasileiro de transportes sobre trilhos precisa superar os impactos de conflitos no cenário global e de mudanças dos governos no âmbito federal e de boa parte dos estaduais.

De acordo com dados da Abifer

(Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), após registrar produção negativa em 2022, com fabricação de 1300 vagões (queda de 27,8 %); 54 locomotivas (redução de 20%) e zero de carros de passageiros (baixa de 100%), as expectativas para este ano continuam ruins.

Para 2023, estima-se um volume ainda menor de vagões, já que a carteira de pedidos tem apenas 600 vagões até

o momento e somente 29 locomotivas, sendo quatro delas para exportação.

“Os volumes de vagões e locomotivas vêm caindo ao longo dos últimos anos de forma drástica e perigosa, com o fechamento de várias fábricas. Urge uma ação imediata do novo governo, a ser acompanhada pelas concessionárias, por meio da regulamentação pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) da Portaria 1324 (Pro-

grama Frota Ferroviária Verde) e, ato contínuo, o lançamento de um Plano Trienal que defina previsibilidade e regularidade de fornecimento”, adverte o presidente da Abifer, Vicente Abate.

Já na área de passageiros, haverá uma significativa reação, com entregas de 291 carros em 2023, sendo 69 para exportação, realizadas por somente duas fábricas, restando paralisadas as outras duas. Há também boas perspectivas com o Trem Intercidades do Governo do Estado de São Paulo, cujo primeiro trecho prevê a ligação entre as cidades de São Paulo e Campinas.

“Esperamos um círculo virtuoso no setor, refletido em volumes maiores de aquisição de vagões, locomotivas e trens de passageiros, no sentido de diminuir drasticamente a elevada ociosidade por que passam os fabricantes”, completa.

VOLUME ESTÁVEL NO SETOR, MAS RUMO CRESCE

A ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) ainda não divulgou o resultado do total movimentado em 2022, mas a tendência é que apure estabilidade em relação ao ano anterior – cerca de 370 bilhões de TKU.

Diferentemente, a Rumo, que administra hoje mais de 14 mil quilômetros de trilhos, apurou uma movimentação de 74,9 bilhões de TKU, um aumento de 17% em relação a 2021 (64 bilhões de TKU). Para 2023, de acordo com comunicado aos acionistas, a projeção operacional está entre 80 e 83 bilhões de TKU.

Segundo o VP Comercial da Rumo, Pedro Palma, o crescimento de 2022 é resultado da série de investimentos feitos pela companhia para estruturar cada vez mais uma operação robusta para atender o agronegócio e a indústria, por meio de uma logística integrada e planejada para o futuro.

INVESTIMENTOS NA VIA

“Nossa maior expectativa para este ano diz respeito às obras de infraestrutura que temos no horizonte. Entre elas, a conclusão da Malha Central (Ferrovia Norte-Sul), que hoje opera entre Rio Verde (MS) e Santos (SP). Estão sendo finalizadas as obras no trecho 3, entre Rio Verde e Anápolis (GO). Desde que entrou em operação em 2021, passamos a atender novos mercados e contribuimos de forma direta para escoar a produção agrícola do centro do país”, explicou o executivo da Rumo.

Além disso, conforme Palma, na Malha Central, a empresa inaugurou quatro terminais nos últimos dois anos: um de grãos (soja e milho) e farelo de soja em São Simão (GO) em março de 2021 (parceria com a Caramuru Alimentos); outro também focado em grãos em Rio Verde (GO), em julho de 2021; um terceiro com foco em açúcar VHP em Iturama (MG), em junho de 2022 (parceria com a Usina Coruripe)

e , em agosto passado, um focado em fertilizantes, também em Rio Verde (parceria com a Andali S/A). “Todos são bandeira branca e funcionam no regime de pool, atendendo, além dos parceiros, qualquer outro cliente que queira utilizar a ferrovia”, detalhou.

Outro ponto de destaque são as obras da nova Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso. “Iniciamos em novembro a primeira grande obra que é a construção do viaduto ferroviário em Rondonópolis (MT). Foi o pontapé inicial de um projeto que receberá entre R\$14 e 15 bilhões de investimentos em obras que serão executadas nos próximos anos em direção a Campo Verde, Cuiabá e Lucas do Rio Verde”.

No modelo de autorização e contrato assinado entre a empresa e o estado do Mato Grosso, a nova ferrovia irá garantir mais capacidade e competitividade logística para as exportações do estado via Porto de Santos, principalmente considerando as operações de soja, milho, farelo e algodão. “Além disso, irá interligar Mato Grosso ao

“Esperamos um círculo virtuoso no setor, refletido em volumes maiores de aquisição de vagões, locomotivas e trens de passageiros, no sentido de diminuir drasticamente a elevada ociosidade por que passam os fabricantes”

Vicente Abate,
presidente da Abifer



restante do país, permitindo um fluxo interno mais competitivo para mercadorias, como etanol de milho, derivados de petróleo, e bens de consumo (em contêineres), e estimulando a instalação de novas indústrias na região”, explica o executivo da Rumo.

A nova ferrovia terá vocação para interligar a região de Cuiabá às cidades do Norte e do Sul do Estado, bem como à malha ferroviária nacional. O projeto prevê 743 quilômetros de extensão ferroviária, passando por 16 municípios.

As obras da nova ferrovia foram projetadas em módulos. Para essa primeira fase, estão previstos 211 quilômetros até Campo Verde, onde haverá um primeiro terminal. Os custos estimados para as obras neste trecho ficarão entre R\$ 4,5 bilhões e R\$ 5 bilhões, em valores nominais. A construção desse trecho deve ser executada até 2025, conforme o avanço na emissão das licenças e autorizações.

MALHA PAULISTA E MALHA SUL

O executivo da Rumo explicou que desde que a empresa assumiu o compromisso com a ANTT na renovação antecipada da concessão da Malha Paulista, diversos investimentos foram realizados para elevar a capacidade. Entre os exemplos, está a ampliação de pátios em Santa Fé do Sul e Catanduva, e a construção de um novo pátio em Votuporanga, possibilitando a circulação de trens

de 120 vagões por toda a extensão da malha (compromisso previsto apenas para o quinto ano do contrato). Foram realizadas ainda obras que não estavam previstas no contrato, para expandir a capacidade da ferrovia. Foram mais de 20 quilômetros de novos trilhos, incluindo a duplicação do pátio do Perequê, em Cubatão, e o novo pátio de Tutóia, em Araraquara.

Além das obras, a Rumo está investindo na aquisição de vagões, obras de modernização na via permanente, duplicações e implantação do *Positive Train Control* - PTC. “Esses projetos, além de aumentar a capacidade e promover maior nível de eficiência, permitem, entre outros ganhos, a redução do consumo de combustível, fundamental para redução de emissões.

O plano de negócios da renovação do contrato de concessão da Malha Sul está em desenvolvimento, segundo Palma. O primeiro caderno entregue para análise da ANTT é o de demanda de carga, que se encontra em análise pelo órgão. “Neste processo, também serão estudadas as questões relacionadas à retomada de operações ou devoluções de trechos sem viabilidade econômica. O processo de renovação da concessão precisa cumprir uma série de etapas junto ao órgão regulador e demais entidades. Entre essas etapas, constam audiências públicas com a sociedade e entidades para discutir as melhores soluções.

MESMOS PROJETOS

O novo Ministro dos Transportes, Renan Calheiros Filho, anunciou um pacote de investimentos para os primeiros 100 dias de governo, que deve movimentar aproximadamente R\$ 1,7 bilhão em transportes terrestres. No total, neste ano, todo o plano de transporte tem estimativa de R\$ 18 bilhões, principalmente nas rodovias.

No setor ferroviário, não há novidades nesta nova gestão e foram copiados os trechos estruturantes que já tinham sido anunciados pelo governo anterior. O ministro explicou que o governo vai focar nas ferrovias “estruturantes” em detrimento de ferrovias *short-line* ou daquelas que não participam dos planos de integração da malha nacional.

Serão priorizadas as obras Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) e da Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste) para viabilizar o escoamento da região central do país pelo porto de Ilhéus, na Bahia.

Segundo o ministro, os estudos para a finalização da parceria com o setor privado da Fiol II (entre Caetité e Barreiras, na Bahia) ficam prontos até abril. Na sequência, o edital deve ser publicado. Já o trecho III liga de Barreiras a Figueirópolis (TO), cujas obras não foram iniciadas, poderá ser feito totalmente sem aportes públicos, segundo o ministro.

A Fiol está subdividida em três trechos: Fiol 1, entre Ilhéus (BA) e Caetité (BA), cujo contrato de concessão já foi assinado com a Bamin (Bahia Mineração S/A) em 2021, além do Fiol II e III. Quando estiver

“O avanço do Marco Legal é fundamental para a modernização e desenvolvimento do transporte público coletivo e para a atualização regulatória de todo o setor. Além disso, a sua aprovação proporcionará maior segurança jurídica ao segmento, contribuindo para a atração de novos investimentos”

Roberta Marchesi, diretora executiva da ANPTrilhos



pronta, a Fiol será um corredor de 1.527 km, ligando o futuro porto de Ilhéus (BA) ao município de Figueirópolis (TO), onde se conectará com a Ferrovia Norte-Sul e o restante do país.

O objetivo é viabilizar a concessão da Fiol com capital 100% privado, assim como está sendo planejado para a Fico, que ligará Mara Rosa (Goiás) à Água Boa/MT. A construção dessa ferrovia, com 383 km, é uma contrapartida da prorrogação antecipada da Ferrovia Vitória à Minas, operada pela Vale.

“Esse incremento será fundamental para melhorar a eficiência, para o escoamento de safras, transporte de insumos e para salvar vidas nas nossas rodovias.”, disse Renan Filho.

Ele também reiterou que trabalha para liberar o projeto da Ferrogrão, que está suspenso pelo Supremo Tribunal Federal (STF) por questões ambientais. Na área de infraestrutura, a opinião técnica é que a Ferrogrão tem viabilidade inclusive para ficar de pé com recursos 100% privados”, disse.

No modelo de autorizações, viabilizado no governo anterior, o ministro também prevê que mais 11 contratos sejam assinados nos primeiros meses do ano. Após esse anúncio do Ministro, a ANTT deu aval a projetos para que a Suzano construa duas novas ferrovias privadas, previstas no modelo de autorização. Segundo os pedidos apresentados pela empresa, uma estrada de ferro ficará localizada em Três Lagoas (Mato Grosso do Sul), com 25 km, e outro trecho ligará a cidade até Aparecida do Taboado (Mato Grosso do Sul).

BOAS PERSPECTIVAS EM SÃO PAULO

A rede metroferroviária brasileira, que conta com 1.105 km de extensão, está com 10 projetos em andamento. Segundo a Diretora Executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP-

“Nossa maior expectativa para este ano diz respeito às obras de infraestrutura que temos no horizonte. Entre elas, a conclusão da Malha Central (Ferrovia Norte-Sul), que hoje opera entre Rio Verde (MS) e Santos (SP)”

Pedro Palma, VP Comercial da Rumo



Trilhos), Roberta Marchesi, há linhas em construção no Ceará, na Bahia e em São Paulo.

“São Paulo é o estado com mais obras, especificamente nas Linhas 2-Verde e 6-Laranja de metrô; do monotrilho da Linha 15-Prata; do VLT da Baixada Santista. As obras avançam a cada dia e contribuirão para a expansão da rede de atendimento metroferroviária paulista”, detalha.

No Ceará, há o ramal do aeroporto do VLT Parangaba Mucuripe. Na Bahia, as obras são no Tramo 3 do Metrô de Salvador e na construção do monotrilho, que está substituindo o antigo trem urbano.

“A nossa expectativa para 2023 é que os novos governantes deem continuidade aos projetos em andamento e iniciem outros que já estão estruturados e podem começar a implantação. Uma grande expectativa do setor é o trem intercidades de São Paulo, que já passou por audiências públicas e o novo governo do estado sinalizou a continuidade”, declara Roberta.

No ano passado, a ANPTrilhos fez um levantamento que mostra que o Brasil conta com mais de 3 mil quilômetros de projetos de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

mapeados para implantação. Eles representam três vezes mais a extensão dos sistemas hoje em operação. “Para que esses trechos possam ser concretizados é necessário que políticas públicas eficientes sejam implementadas pelo poder público, priorizando as políticas de estado e não de governo. Os projetos metroferroviários são de longo prazo e somente com essa visão conseguiremos avançar efetivamente”.

Sobre o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que tem como objetivo a reestruturação do modelo de prestação de serviços de transporte público coletivo, Roberta diz que o texto foi amplamente discutido nas reuniões do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, do antigo Ministério do Desenvolvimento Regional, agora Ministério das Cidades, junto com as principais entidades do setor e agora se encontra em Consulta Pública.

“O avanço do Marco Legal é fundamental para a modernização e desenvolvimento do transporte público coletivo e para a atualização regulatória de todo o setor. Além disso, a sua aprovação proporcionará maior segurança jurídica ao segmento, contribuindo para a atração de novos investimentos”, finaliza a executiva. ■

LOGÍSTICA: ALAVANCA DA ECONOMIA DO BRASIL

Nesta entrevista à revista Global, o presidente da ABRALOG (Associação Brasileira de Logística), Pedro Moreira, fala sobre as tendências no universo da logística e o protagonismo que o segmento conquistou nos últimos tempos. Acompanhe.

COMO VÊ A LOGÍSTICA EM 2023?

PEDRO MOREIRA: A Abralog acredita que as perspectivas para a logística em 2023 são bastante promissoras, com avanços significativos em diversas áreas, principalmente na tecnológica, notadamente em inteligência artificial, modelagem matemática, digitalização e *Machine Learning*, entre outras. Aguardamos com expectativa sinais positivos também na integração dos modais de transporte, vital para a otimização da cadeia de suprimentos, assim como acompanhamos com atenção os passos que são dados em relação a fontes alternativas de energia para o transporte, como a eletricidade e o hidrogênio, que devem ganhar destaque.



FONTES ALTERNATIVAS DE ENERGIAS SERÃO MESMO UMA REALIDADE?

PEDRO MOREIRA: Isso é inevitável. O temor pelas consequências das mudanças climáticas, a premência de mitigar o efeito estufa, mais a necessidade de não depender da energia fóssil, tudo isso vai acabar levando a esse ponto. A eletrificação está aí, crescendo no mundo todo, além do hidrogênio, em maturação mais lenta, mas com horizonte de forte potencial, em função de elevado valor energético, e do fato de não emitir poluentes. De ruim, a constatação que é comum

a toda inovação: o custo inicial. Dessa corrida ainda fazem parte biocombustíveis e gás natural.

E SOBRE A PARTICIPAÇÃO DA AGENDA ESG NA LOGÍSTICA?

PEDRO MOREIRA: A sustentabilidade também terá um papel fundamental na logística, com a crescente adoção de práticas ESG (ambientais, sociais e de governança), bem como a implementação de modelos de

economia circular. Ninguém deve perder tempo duvidando: a sustentabilidade e as práticas ESG serão cada vez mais importantes para as empresas de logística - até pelo simples fato de serem gradativamente mais relevantes para investidores e consumidores.

O QUE PODERIA NOS FALAR SOBRE OS AVANÇOS ASSOCIADOS À TECNOLOGIA, DIGITALIZAÇÃO E LOGÍSTICA 4.0?

PEDRO MOREIRA: Eles vão permitir a criação de operações mais inteligentes, com maior conectividade 5G e uso de modelagens matemáticas para otimizar o fluxo de mercadorias. Temos entre os associados o estado da arte em conectividade 5G, que tornará possível ações logísticas por meio de drones e veículos autônomos, entre outros avanços. Assim como o metaverso, que permitirá a simulação e visualização de processos logísticos em ambiente virtual.

MAS MESMO COM TODO O AVANÇO TECNOLÓGICO, AS PESSOAS CONTINUARÃO A TER UM PAPEL ESTRATÉGICO NA OPERAÇÃO LOGÍSTICA?

PEDRO MOREIRA: Pessoas serão sempre vitais. Diante da inovação tecnológica, é fundamental que os profissionais se preocupem com sua destreza digital, pois a tecnologia foi feita também para melhorar performance, qualidade de vida e capacidade de aprender. E tenham em mente também conquistar atributos valiosos no mundo digital, como ser permeável a mudanças e ter a habilidade de trabalhar em grupo.

A ABRALOG FALA SEMPRE EM COLABORAÇÃO NA LOGÍSTICA...

PEDRO MOREIRA: Esse é um sonho antigo, , que

todo mundo sempre defendeu, mas que na hora H cede vez ao ranço de compartilhar informações. A desestabilização provocada pela pandemia sacudiu esse mau hábito, mas é preciso tenacidade e insistência na derrubada dessas barreiras. Quem compartilha tem maior eficiência, custos mais baixos, e deixa rastro ambiental melhor. Onde há colaboração logística existe divisão de infraestrutura logística, recursos e informações, em linhas gerais. O Prêmio Abralog de Logística tem a categoria Colabora em Logística, que apresenta cases com estupendos resultados. Mas, a trava ainda persiste, menor, é verdade.

QUANDO VAMOS DERRUBAR O CUSTO BRASIL?

PEDRO MOREIRA: Quando pudermos garantir algumas situações, como existir a plena sintonia entre os modais de transporte, o banimento da carga tributária elevada, a eliminação do lixo burocrático e a ociosidade logística

QUANDO SE FALA EM E-COMMERCE - E FALA-SE MUITO - VEM LOGO EM PAUTA OS GALPÕES LOGÍSTICOS...

PEDRO MOREIRA: Pelo que vemos na Abralog, a logística influenciará a expansão e os modelos de galpões e condomínios logísticos, que se tornarão mais flexíveis e adaptáveis às mudanças na demanda.

EM RESUMO, A LOGÍSTICA TERÁ FUTURO PROMISSOR...

PEDRO MOREIRA: Vai ter sim. E também, será uma importante alavanca da economia do Brasil. Provas não são mais necessárias - já fomos testados o suficiente durante a pandemia.

O METAVERSO E A TRANSFORMAÇÃO DAS OPORTUNIDADES. PARA ESPECIALISTA, O NOVO PARALELO É UMA EXCELENTE OPORTUNIDADE DE NEGÓCIOS

Antonio Wroblewski*

Anova realidade está perto e os empresários que se posicionarem e entenderem o metaverso estarão em um patamar acima da concorrência. Para entender o metaverso, podemos chamar de uma realidade paralela à nossa, a qual só podemos acessar pelo uso de tecnologia. Ou seja, é uma experiência virtual em um espaço alternativo onde pessoas podem emergir e ter experiências diversas, que podem ir de entretenimento ao trabalho.

Diante dessa realidade, o chamado mundo do metaverso está cada dia mais próximo, é algo já inevitável, e quando pensamos comercialmente, já podemos perceber que estamos diante de uma nova alternativa de como vendemos e consumimos. Várias empresas já estão fazendo experimentações para sair na frente e ter mais conhecimento no trato com seus clientes nessa nova ferramenta. As empresas precisam estar atentas aos rumos deste novo universo, o metaverso precisa ser enxergado como uma excelente oportunidade de negócios.

Se analisarmos com mais atenção, ao utilizar essa ferramenta, um empresário pode, por exemplo, dentro do conceito de logística, simular um armazém no ambiente do metaverso e analisar por meio desta realidade paralela a aplicabilidade de uma pessoa que faz coletas e sai para fazer uma entrega. Dentro desse ambiente, você consegue antecipar possíveis problemas ou erros e, com isso, melhorar o rendimento de sua empresa. Temos um universo de possibilidades e também de negócios.

O exemplo utilizando o mercado de logística, também pode ser visto com muita atenção para empresas de diferentes segmentos. Aquele comércio de bairro que vende alimentos, pode perfeitamente ter sua empresa dentro do metaverso, fazer um atendimento neste outro universo e entregar o produto na casa do cliente. Assim como isso vale também para grandes empresas e indústrias. Não vejo essa realidade tão distante. Em breve poderemos colocar nossos equipamentos, óculos, fones e, de dentro de casa, apenas conectado ao metaverso, comprar alimentos, vestimentas, calçados, ou uma infinidade de produtos. O empresário que chegar antes, quem souber se adaptar melhor a essa nova realidade e possibilidade de negócio, estará em vantagem, já saberá como funciona o processo e acabará na frente da concorrência.

Mesmo com tanta evolução, os equipamentos utilizados, os



processadores, precisam melhorar e muito, e isso não é barato, é preciso ainda evoluir a capacidade computacional, pois ainda estamos no começo, o que já existe de equipamentos nesse sentido, ainda tem um valor muito alto. Acredito que, no futuro, como todo equipamento e tecnologia de ponta, a forma de acessar o metaverso tenha reduções significativas no preço e, portanto, torne-se mais acessível para que as pessoas possam fazer parte dessa realidade.

Muitas fábricas podem espelhar suas linhas de produção por meio do metaverso, ou seja, empresas com maior poder de investimento, já estão trabalhando dentro dessa realidade, na realidade mista, que nada mais é que o metaverso. Um grande exemplo do metaverso industrial é o Digital Twin, ou gêmeo digital, uma tecnologia que simula toda a linha de produção com precisão. A tecnologia cria uma simulação de todos os detalhes do universo físico em um ambiente virtual. Dessa forma, garante melhor aproveitamento de ativos, manutenção preditiva de máquinas e equipamentos e redução de riscos de acidente de trabalho.

Outra alternativa do metaverso é reunir, de forma remota, profissionais de diferentes áreas em um mesmo ambiente. A nova realidade também permite fazer testes em produtos, otimizando recursos e esforços. Não podemos também descartar outros benefícios dessa nova realidade, como a geração de novos empregos, pois novas profissões podem surgir com a influência do metaverso. Além disso, muitas especialidades terão que passar por atualizações, a fim de compreenderem como empregar essa nova realidade na rotina de trabalho. O metaverso na indústria deve também aumentar a eficiência, já que, com mais testagem e otimização, as empresas tendem a economizar tempo e recursos, o que pode gerar novos investimentos.

O metaverso no comércio e indústria já é uma realidade, o que não temos como saber exatamente é como será, como as pessoas de modo geral passarão a utilizar desse meio, mas é certo que teremos uma vida entrelaçada entre duas realidades, uma *offline* e outra *online*. Esse é o futuro da tecnologia, a tão esperada web 3.0 da nossa evolução.

(*) Engenheiro e especialista em logística, presidente do Conselho Administrativo da BBM Logística, sócio e conselheiro da Pathfind

VIII Brasil nos Trilhos



**CICB
Brasília**

**20 de
setembro**

REALIZAÇÃO



Associação Nacional dos
Transportadores Ferroviários

ORGANIZAÇÃO



marcelofontana@otmeditora.com
11 99280-2606 | 11 5096-8104

FCA. Renovar para seguir transformando



A renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é fundamental para que o modal ferroviário continue **crescendo e contribuindo para a logística nacional.**

A FCA atende cerca de 80 clientes em fluxos essenciais para a economia. A renovação antecipa **investimentos e novas oportunidades** em setores como agronegócio, fertilizantes, siderurgia, construção e industrializados.

Além disso, o processo resultará no fomento à indústria nacional, solução de conflitos urbanos, obras e projetos de infraestrutura e geração de milhares de empregos.

O Brasil avança com a **FCA**.
A FCA avança com a **VLI**.

FCA. Uma empresa **VLI**