

Logística: a chave para enfrentar a conjuntura desfavorável

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O presidente executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), Cesar Meireles, fornece um panorama da atividade logística no país, em um cenário de economia desacelerada, infraestrutura deficiente, incertezas no campo político e insegurança jurídica. Com as dificuldades existentes, a atuação dos operadores logísticos se torna fundamental para reduzir custos e dar mais eficiência ao transporte de bens e mercadorias, amenizando as perdas da economia. “Os operadores logísticos são intensivos em mão de obra qualificada e tecnologia de ponta, capazes de

prover inovações disruptivas para todos os problemas apresentados”, enfatiza.

Outra questão importante é a necessidade de se melhorar a infraestrutura brasileira, pois, segundo o presidente da Abol, não é possível almejar o crescimento econômico sem que haja uma significativa melhoria nesta área. “O Brasil investe pouco e muito mal em infraestrutura logística, fadando o país ao atraso e ao anacronismo viário”, lembra. A necessidade de um marco regulatório para o setor também é um ponto fulcral para os operadores logísticos.

TRANSPORTE MODERNO - Como a logística tem ajudado as empresas a superar a crise econômica?

CESAR MEIRELES - Vivíamos, até os anos 90, em um ambiente econômico extremamente maculado pela inflação, a qual entre 1990 e 1994 amargou média anual de 764%, encontrando em 1993 seu maior nível, 2.708,5%. Com o Plano Real em 1994 debelando, por fim, a hiperinflação, qualidade e custo passam a ser postos na prancheta da indústria. Com o fenômeno mundial da globalização aumentando a competição entre as nações, surge a necessidade imperativa de otimizar as operações com vistas a enfrentar players cada vez mais preparados e competitivos. Aí entra o operador logístico, apto a prover projetos específicos e dirigidos a trazer economias em toda a cadeia de valor da indústria, agroindústria e comércio, dado que, em sua função precípua, estão capacitados a oferecer, de forma integrada, soluções de transporte, em qualquer modal, armazenagem, em qualquer regime fiscal e condição física, e gestão de estoques, esta, o elemento nevrálgico da indústria. Os operadores logísticos são intensivos em mão de obra qualificada e tecnologia de ponta, capazes de prover inovações disruptivas para todos os problemas apre-

sentados. Como são detentores de poucos ativos (asset light), têm flexibilidade e alcance de largo espectro, reduzindo custo, risco e maximizando eficiência em toda a extensão operacional dos embarcadores.

TRANSPORTE MODERNO - Que setores têm sido mais atingidos pela desaceleração econômica?

CESAR MEIRELES - Como os operadores logísticos atuam em todas as cadeias produtivas, em todos os segmentos, portanto, vivenciamos as oscilações da economia em primeiro plano. Segundo dados publicados em 31/08/2018, pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu apenas 0,2% no segundo trimestre deste ano, tendo registrado no primeiro trimestre, um crescimento de 0,4%. Na análise estratificada, a indústria registrou queda de 0,6%, o setor agropecuário ficou estável e o de serviço teve alta de 0,3%. Trazendo os resultados do primeiro semestre de 2018, procuramos mostrar que, ainda que haja desaquecimento da atividade econômica, os operadores logísticos sempre estarão trabalhando para mitigar as perdas da economia, exatamente por serem os parceiros ideais na busca pela melhoria de performance operacional e

aumento de produtividade.

TRANSPORTE MODERNO- Nesse contexto, a atuação dos operadores logísticos está se expandindo? Por quê?

CESAR MEIRELES - Sim, certamente! O que expomos acima reproduz a importância do setor para o desenvolvimento da economia. Em estudo por nós realizado no ano passado, encontramos cerca de 245 empresas com o perfil de operadores logísticos, produzindo uma receita bruta próxima a R\$ 65,2 bilhões, com arrecadação próxima dos R\$ 13,5 bilhões e geração de 366 mil empregos diretos. Para este ano, visando oferecer números mais acurados, com o efeito da consolidação do mercado, contratamos a Fundação Dom Cabral para nos ajudar nessa pesquisa. Lembro que é muito difícil chegarmos a um número preciso, já que não dispomos de uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) para o operador logístico, assim, realizamos um hercúleo esforço para trazeremos números confiáveis. Pode ser que encontremos no estudo da fundação um número menor do que o verificado no ano passado, o que não significa redução da atividade, mas uma leitura com fundamento científico, portanto, com mais maturidade, tendo

como possível achado, movimentos de consolidação, fruto de fusões e aquisições ocorridas no período.

TRANSPORTE MODERNO - Quais as principais dificuldades enfrentadas pelos operadores logísticos atualmente no Brasil?

CESAR MEIRELES - Não são tão diversas das dificuldades dos demais setores, mas recortaria para melhor compreensão a imensa complexidade do contexto tributário, quando o imbróglio dos tributos e impostos que se sobrepõem termina por onerar sobremaneira a economia, impondo obrigações acessórias totalmente desnecessárias. Outro ofensor para nosso setor é a ausência de um marco regulatório próprio, leve, claro, pragmático. Como não temos uma Classificação Nacional de Atividade Econômica específica para o operador logístico, sendo nossa atividade uma integradora de funções logísticas, logo, integradora de CNAE, somos levados a buscar trabalharmos com um rol específico de leis e regulações variadas. Assim o fizemos com a Anvisa, que nos deu total apoio, nos principais capítulos que se aplicam aos operadores logísticos.

Avançamos também com a inclusão do operador logístico no marco regulatório do Transporte Rodoviário de Carga (TRC), (Câmara PL nº 4.860/2016 e Senado PLC nº 75/2018), tratando-o no mesmo nível de importância da Empresa de Transporte de Carga (ETC), dado que, para um operador logístico operar com o transporte rodoviário, deve requerer à ANTT, as mesmas licenças e registros, garantindo-lhes, contudo, os mesmos direitos daqueles. Para 2019, iremos enfatizar projeto de lei que está incubado no Senado Federal que reconhece o operador logístico como atividade econômica, revisando a atividade de armazenagem, dado que, a lei ora vigente, (Decreto 1.102), é de 1903, logo, absolutamente anacrônica e ineficaz.

TRANSPORTE MODERNO- Como



Cesar Meireles, presidente executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos

melhorar a infraestrutura do país? É possível atrair investimentos nessa área?

CESAR MEIRELES - O Brasil investe pouco e muito mal em infraestrutura logística, fadando o país ao atraso e ao anacronismo viário. Recentemente, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou o Plano CNT de Transportes e Logística, identificando a necessidade de investimentos na ordem de R\$ 1,7 trilhão em infraestrutura. Esse montante equivale a um quarto (1/4) do PIB anual do Brasil. O plano dá conta da necessidade de implantação de 2.663 projetos em todo o país e, desses, 82,4% são de projetos estruturantes nos modais ferroviário, hidroviário, rodoviário, em portos,

aeroportos e terminais intermodais em todo o território nacional, e 17,6%, são em projetos em áreas urbanas. O Plano da CNT enfatiza que o abissal gap de investimentos vem impondo o desbalanceamento da matriz de transportes, elevando os custos logísticos ano a ano, trazendo-os, em 2017, a níveis próximos a 12,3% do PIB, contra 7,8% dos EUA, afetando frontalmente nossa competitividade em nível internacional. No ranking do Banco Mundial (LPI), entre os 137 países estudados, amargamos a 65ª posição, a mais baixa entre os membros do BRIC. Constata ainda o estudo da CNT que a falta de planejamento integrado, projetos ineficientes e errados, problemas de execução e investimentos insuficientes, são as causas raízes para a

baixa competitividade e o elevado Custo Brasil. Escusou-se de destacar, contudo, a egrégia confederação, a endemia nacional da corrupção, que corrói toda a base estruturante da economia e o tecido social. Tão relevante quanto o Plano CNT, é a Carta de Infraestrutura da Consultoria Inter.B, a qual informa que em 2017, os investimentos em infraestrutura reduziram-se para 1,69% do PIB, frente a 1,95% no ano anterior. Com ênfase para os investimentos em infraestrutura logística, o quadro é ainda mais alarmante. Saímos do pífilo 0,96% do PIB em 2013, para 0,59% do PIB em 2017. Segundo a Inter.B, países vizinhos como a Colômbia, Peru, Chile, Paraguai, vêm investindo de quatro a cinco vezes o que realizamos. O resultado é a redução no Estoque de Capital de Infraestrutura no Brasil, que despencou de 58,2% do PIB, para 35,9% em 2017. Sem investimentos públicos e com marcos regulatórios frágeis, não se pode esperar contrapartidas privadas, ainda que estas superem destacadamente os investimentos públicos. Para ilustrar a gigante necessidade de capital necessário, o país tem que adicionar cerca de R\$ 250 bilhões em investimentos em infraestrutura anualmente, por pelo menos sete anos, até 2025. Precisamos tratar esse capítulo como projetos de estado, e não de governos.

TRANSPORTE MODERNO - Qual a importância de se estabelecer um marco regulatório para o setor?

CESAR MEIRELES - Desde há muito tomei para mim um pensamento dogmático, estruturado há 479 a.C., pelo filósofo chinês Kong Qiu Confúcio, que me ilumina ao definir que “se eu fosse o dono do mundo a primeira coisa que eu faria seria definir o sentido das coisas, pois a ação depende da definição”. O conceito filosófico nos instrui que se faz necessário clarear e estabelecer, na sua mais extensiva e profunda definição as atividades operacionais de um setor,

“O longo descaso de décadas nos trouxe a uma das mais desequilibradas matrizes de transporte para um país de extensão continental como o Brasil, com cerca de 65% concentrados no modal rodoviário. O corolário de tanta desfaçatez é, como vimos anteriormente, o elevado custo logístico”

para que não pare dúvida do que se é realizado e praticado, dado que, em assim fazendo, o processo torna-se cediço por todos, facultando, assim, a compreensão fática àqueles que no segmento militam, pressupondo, portanto, a convergência e o diálogo com o fundamento jurídico. Ao assim proceder, estaremos todos caminhando para o campo fértil da segurança jurídica permitindo que todos trabalhem estruturados nas garantias legais, oferecendo ao setor oportunidades de mais investimentos, que levarão, certamente, à geração de emprego para os brasileiros e sustentabilidade para os empresários no longo prazo.

TRANSPORTE MODERNO- Qual a expectativa em relação ao próximo governo? O senhor espera avanços no setor de logística e infraestrutura com mudanças no governo federal e nos estaduais?

CESAR MEIRELES - Não há como pensar em crescimento econômico sustentável e sustentado sem considerarmos investimentos em infraestrutura. Quando

assim destacamos, estamos citando investimentos em saneamento básico, energia, telecomunicações e logística, isto é, portos, aeroportos, hidrovias, rodovias, ferrovias, dutovias, terminais e entroncamentos multimodais, cabotagem. O longo descaso de décadas nos trouxe a uma das mais desequilibradas matrizes de transporte para um país de extensão continental como o Brasil, com cerca de 65% concentrados no modal rodoviário. O corolário de tanta desfaçatez é, como vimos anteriormente, elevado custo logístico. Mas além de investirmos pouco, é mister reforçar que investimos mal nessa rubrica. Ainda que sejamos um país fortemente estruturado no transporte rodoviário, temos malha viária insuficiente e de má qualidade. Outro estudo da CNT, realizado com base em dados de 2017, mostra que dos 1,7 milhão km de rodovias existentes no país, somente 12,3% são pavimentadas, equivalendo a 211,4 mil km de vias asfaltadas. Destas, apenas 38,2% são qualificadas como boas ou ótimas. Logo, 61,8% estão graduadas como regulares, ruins ou péssimas. O grave é que estamos piorando ano a ano, já que não há investimentos suficientes. Além dessa análise desfavorável, perdemos feio ao nos compararmos com outras nações quando a métrica é a densidade rodoviária, ou seja, quilômetro de rodovia por mil quilômetros quadrados de área territorial. Enquanto temos apenas 24,8 km de rodovia pavimentada por mil km² de área, os EUA têm 438 km (17,6 vezes) e China 360 km (14,5 vezes).

Para mudar o curso dessas ações, o próximo governo precisará melhorar a governança do setor de infraestrutura logística, reduzindo os órgãos que tratam do mesmo assunto como ministérios, agências etc. Hoje são dez órgãos que interferem e se sobrepõem na atividade. Há de se ter uma ocupação profissional e jamais permitir aparelhamento partidário. Temos que ter programas, projetos e planos de estado e não de governo.