

Abol finaliza estudo sobre operadores logísticos

Associação estabelece uma definição para os players do setor, bem como classificações econômicas inerentes à atividade, além de mensurar oficialmente o mercado

A Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) finalizou, no dia 20 de março, o estudo "Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-Operacionais", que teve início em julho de 2014 e foi realizado em parceria com a consultoria KPMG, o escritório de advocacia Mattos Filho e a Fundação Dom Cabral.

O primeiro estágio do trabalho foi direcionado a uma ampla discussão para estabelecer uma definição para a figura do operador logístico. A análise contou com um aprofundado estudo da legislação brasileira e de fatores fiscais, tributários, trabalhistas, previdenciários e sindicais, além do cruzamento de informações a respeito da atividade em 16 países. O resultado, de acordo com o texto, é de que "o operador logístico é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque".

"Ainda existe muito desconhecimento a respeito da atividade de operador logístico. Por isso, esse estudo pode ser considerado um esclarecimento para o setor", explica o presidente do Conselho Deliberativo da Abol e do Conselho de Administração da AGV Logística, Vasco Carvalho Oliveira Neto. Além disso, o trabalho altera uma das principais demandas iniciais da própria associação: a criação de

uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) própria para os operadores logísticos.

De acordo com o diretor executivo da Abol, Cesar Meireles, dentre as questões levantadas a respeito deste mercado quando da criação da associação, estavam a regulamentação e a insegurança jurídica enfrentada pelo setor. "A atividade econômica chamada operador logístico não tem uma classificação no Brasil, e isso cria uma certa vulnerabilidade. Todos os players são obrigados a ter várias CNAEs em seu cartão de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ)", explica.

A CNAE é subordinada à International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (Isic), da qual são signatários os países membros da Organização das Nações Unidas (ONU). A ausência de uma classificação específica para a figura do operador logístico não é, portanto, uma exclusividade do mercado brasileiro, mas sim uma questão recorrente em todo o mundo. No Brasil, a CNAE é regida pela Comissão Nacional de Classificação (Concla), presidida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O estudo da Abol passou a analisar então outros países que buscam a regulação do setor, como Portugal, Argentina e Espanha. Assim, foi possível perceber que a definição de operador logístico em

grande parte do mundo é diferente daquela observada no Brasil, pois uma empresa que realiza apenas uma das fases do supply chain (que abrange atividades como transporte, armazenagem, manuseio e distribuição) recebe tal nomenclatura. Em resumo, uma transportadora, por exemplo, que já tem seu CNAE definido, pode ser considerada um operador logístico em outros países.

Isso acontece até mesmo em nações em que a logística é referência mundial, como a Alemanha. "Mas não podemos fazer a análise a partir desses países, porque existe um hiato muito grande entre a legislação deles e a do Brasil", justifica Meireles. "Aqui, esse fator gera muita insegurança jurídica devido às complicações tributárias do país".

O executivo conta ainda que, ao entrar em contato com órgãos como o IBGE e a Receita Federal, responsável pelas subclasses das CNAEs no país, ficou claro que não é propósito do governo brasileiro a unificação de atividades econômicas. "Pelo contrário: a ramificação é muito mais interessante. Isso porque o Brasil tem um olhar de arrecadador não desenvolvimentista. Quanto mais ramificadas as classificações das atividades econômicas, melhor o país sabe de quem e quanto ele pode arrecadar", explica.

Diante disso, a Abol percebeu que interceder por uma CNAE unificada para os operadores logísticos era um caminho muito mais difícil do que havia sido imaginado inicialmente e talvez não fosse o rumo correto. "Decidimos, então, que não iríamos reinventar a roda", diz Meireles. Assim, a partir da definição estabelecida no estudo, a associação chegou a um grupo de quatro



Nicola Labore

Oliveira Neto: ainda há muito desconhecimento sobre a atividade no país

Super Terminais adota novo sistema de automação

classificações que, em conjunto, podem ser utilizadas para representar os operadores logísticos no Brasil.

A primeira é a CNAE 49.30-2, que classifica os transportadores rodoviários de carga. A segunda, de número 52.11-7, classifica a atividade de armazenamento. A terceira CNAE, 52.12-5, se refere às operações de carga e descarga. E, por fim, a CNAE 52.50-8, que define as atividades relacionadas à organização do transporte de carga.

De acordo com o estudo, essa classificação mais clara tem o objetivo de otimizar o senso do operador logístico no Brasil, proporcionando um olhar comum, convergente e simplificador não só de suas atividades, mas de suas obrigações acessórias. “Esse estudo nos proporciona um diagnóstico muito bom do setor. Com ele, nos aprofundamos muito no entendimento regulatório e jurídico da atividade de operador logístico”, destaca Oliveira Neto.

Números do setor

De fato, a partir dessas definições, os responsáveis pelo estudo puderam dimensionar e contextualizar melhor o mercado de operadores logísticos brasileiro. Não só isso, os dados servem também para mostrar a força e a representatividade da atividade na economia do país.

Segundo os parâmetros estabelecidos, foi identificado então que o setor é formado por um total de 159 empresas que, em 2013, registraram uma receita bruta de R\$ 44,3 bilhões. O valor coloca os operadores logísticos no mesmo patamar de grandes indústrias, como a têxtil e a de fabricação de caminhões e ônibus. No ranking das indústrias com as maiores receitas brutas anuais, os operadores aparecem na 16ª posição e,

se inseridos no segmento de serviços, ocupariam a 6ª colocação.

Quando analisado sob a óptica da arrecadação de tributos e encargos, este setor ocupa a 20ª posição, com um total anual de R\$ 9 bilhões, em linha novamente com a indústria de caminhões e ônibus e também com a de eletrodomésticos.

A importância dos operadores logísticos é ainda maior quando o elemento analisado é a geração de postos de trabalho. Considerando tanto empregos diretos quanto indiretos, é possível concluir que os players do setor são responsáveis por 710.084 empregos, ocupando a 11ª colocação e equiparando-se, mais uma vez, à indústria têxtil e à de produtos químicos.

Mas a contribuição econômica do segmento não para por aí. De acordo com o estudo, mesmo em um ambiente de incertezas, o setor afirma que investirá, nos próximos três anos, cerca de 5,7% de seu faturamento bruto. São aproximadamente R\$ 12,2 milhões ao ano por empresa, aporte que totaliza R\$ 608,2 milhões.

Meireles explica que, a partir dos dados de mercado e do conhecimento adquirido do setor, foi possível definir um código de boas práticas para as atividades exercidas pelo operador logístico. “Quando o mercado estiver maduro o suficiente, poderemos implantar um processo de certificação, com a emissão de um selo da Abol”.

Para o presidente do Conselho Deliberativo da Abol, os resultados do estudo mostram a importância dos operadores logísticos e fornecem subsídios



Meireles: falta de classificação cria vulnerabilidade no setor

para que eles possam exercer uma interlocução com o poder público a fim de criar um ambiente regulatório satisfatório para o setor. “Basicamente, ele nos proporciona substância para podermos de fato criar um ambiente competitivo saudável e atuar junto aos mais variados órgãos governamentais para que exista clareza naquilo que

queremos de cada um deles”, ressalta.

Dentre as demandas do setor estão a simplificação fiscal e tributária, o incentivo à capacitação técnica, educação continuada, especialização e profissionalização e a disponibilização de recursos para capital de giro a juros atrativos. “Nossa intenção é estabelecer uma conversa propositiva. Em vez de apenas apontar problemas, vamos apresentar propostas com começo, meio e fim”, diz Oliveira Neto. “Agora podemos dizer: esta é a realidade, é isso que somos e é disso que precisamos para transformar a logística do Brasil em um mercado mais competitivo. No final do dia, quem ganha com isso é o país, que hoje sofre com a falta de regulação e de entendimento do setor. A intenção é destravar a produtividade logística brasileira”, finaliza o executivo.

O texto do estudo deixa claro ainda que, por se tratar de uma primeira contextualização do setor, ele deve servir como um ponto de partida para que outros trabalhos de pesquisa sejam realizados e possam trazer ainda mais informações a respeito dos operadores logísticos brasileiros. ●

Abol: (11) 3192-3939