



OPERADORES LOGÍSTICOS

Muito prazer, somos os operadores logísticos

Estudo coordenado pela Abol e realizado por um consórcio formado pelas empresas KPMG e Mattos Filho, com a participação da Fundação Dom Cabral, traça um panorama completo a respeito da atividade de operador logístico no Brasil, abre espaço para novas discussões, pesquisas e estudos sobre o tema e, principalmente, fornece subsídios para que os players do setor possam dialogar de forma mais sólida com o poder público



É difícil dizer com exatidão quando a figura do operador logístico como conhecemos hoje surgiu no Brasil. Em países mais desenvolvidos acredita-se que os 3PLs (third-party logistics) tenham ganhado força nas décadas de 1970 e 1980, quando as grandes companhias decidiram voltar sua atenção para seu core business e terceirizar atividades que não faziam parte de suas competências inatas, como o transporte e a armazenagem. Talvez no Brasil possamos creditar isso a um momento de estabilização alcançado depois da implantação do Plano Real e à chegada de prestadores de serviços logísticos

estrangeiros, na década de 1990, fazendo com que o assunto operadores logísticos seja muito mais novo para nós do que para grande parte do resto do mundo.

De qualquer maneira, parece um desenvolvimento natural que os prestadores de serviços de transporte e armazenagem evoluam para uma só pessoa jurídica que integra estas e outras atividades que compõem o supply chain ou podem vir a colaborar de forma acessória com a cadeia. Estamos falando, afinal de contas, da logística, um segmento em plena expansão em todo o mundo justamente por ser indispensável para a subsistência e para o crescimento de qualquer economia. A movimentação de materiais e a armazenagem de carga, de uma maneira geral, simplesmente não param, até mesmo em tempos de vacas magras, como o período em que se encontra o Brasil atualmente.

E o operador logístico desponta como um dos grandes protagonistas desse segmento, exatamente pela abrangência dos serviços prestados. São, portanto, personagens indispensáveis no cenário logístico e seria chover no molhado ressaltar aqui seu valor para toda a cadeia, o tamanho do mercado que representam, sua importância para a economia brasileira, entre outros fatores.

Bem, a verdade é que simplesmente citar esses fatores seria desnecessário, pois se trata de uma mera percepção óbvia de qualquer pessoa que possua o mínimo de discernimento sobre logística. Mas, além do senso comum, qual a base para se fazer tais afirmações? Qual é, afinal, o tamanho do mercado que

os operadores logísticos representam? Qual é exatamente a importância do segmento para a economia brasileira? A verdade é que são escassos os dados a respeito da atividade e o próprio setor nunca havia se unido para fornecer dados objetivos sobre si mesmo. Até agora.

Viabilizar respostas concretas e embasadas para essas questões é, seguramente, a maior contribuição que o projeto Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-operacionais, lançado no dia 20 do último mês de março pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), traz para os players do setor.

A *Revista Tecnológica* realiza anualmente, desde 1998, seu próprio levantamento a respeito do mercado de operadores logísticos brasileiro – material que inclusive serviu de fonte para o trabalho empreendido pela Abol. A pesquisa deste ano você encontra na edição que tem em mãos, na página 68. O estudo realizado pela associação, porém, pode ser considerado um marco para o segmento, pois é a primeira vez que uma entidade ligada diretamente aos próprios operadores logísticos e formada por empresas atuantes nesse mercado se propõe a mensurar, ela mesma, o setor que representa.

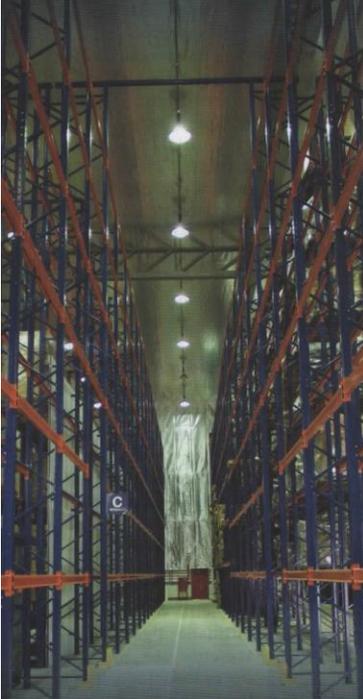
Os resultados do trabalho estão contidos em três volumes intitulados Panorama Setorial, Contextualização do Setor e Benchmarkings Internacionais; Marco Regulatório e Análise Jurídica; e Aspectos Técnico-operacionais, Normas, Boas Práticas, Certificação e Indicadores de Desempenho que,



Neto Oliveira: somos uma evolução ainda não corretamente compreendida no arcabouço legal



EXCELÊNCIA EM GESTÃO E LOGÍSTICA DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS.



Armazenagem de medicamentos comuns e termolábeis, transporte, picking, montagem de kits, desenvolvimento de projetos logísticos, assessoria, treinamento de pessoal, mão de obra qualificada.

Av. Apio Cardoso, 577, Perobas
Contagem, MG | Cep 32371-615

Tel. 31 3396.8860
www.bhzlog.com.br

juntos, somam mais de 650 páginas e trazem informações valiosas para todas as empresas do setor.

Identidade

A confecção do estudo realizado pela Abol se confunde com a história da própria entidade. Isso porque ela nasceu, em julho de 2012, justamente com o intuito de dedicar seus esforços para lutar pelas demandas dos operadores logísticos. "Empresários vinham buscando formar uma associação de classe patronal que efetivamente representasse o operador logístico, oferecendo um ambiente propício ao debate, focando e priorizando a regulamentação da atividade e trazendo para discussão temas relevantes, como as questões tributária, fiscal, trabalhista e sindical, além de aspectos técnicos voltados para as boas práticas e benchmarking internacional", explica o presidente do Conselho Deliberativo da Abol e do Conselho de Administração da AGV Logística, Vasco de Oliveira Neto, no próprio estudo.

O diretor-presidente da Penske Logistics, Paulo Sarti, primeiro presidente da Abol e atualmente conselheiro titular da entidade, concorda. "Desde o início tínhamos uma pauta bastante clara, que era o foco de todos os associados. A Abol surgiu devido à insatisfação das empresas por não se sentirem representadas por nenhuma associação nos assuntos realmente importantes para o setor", diz. "E a primeira coisa a se fazer era definir quem é exatamente o operador logístico", prossegue o executivo.

De fato, segundo o próprio estudo, os desafios que qualquer em-

presa enfrenta no Brasil ligados a fatores como legislações tributárias e trabalhistas bastante complexas e excesso de burocracia são grandemente agravados no caso dos operadores logísticos. "Somos uma evolução ainda não corretamente compreendida no arcabouço legal, além de estarmos submetidos a regulamentações de diversos ministérios, agências e secretarias, entre outros órgãos governamentais", analisa Oliveira Neto.

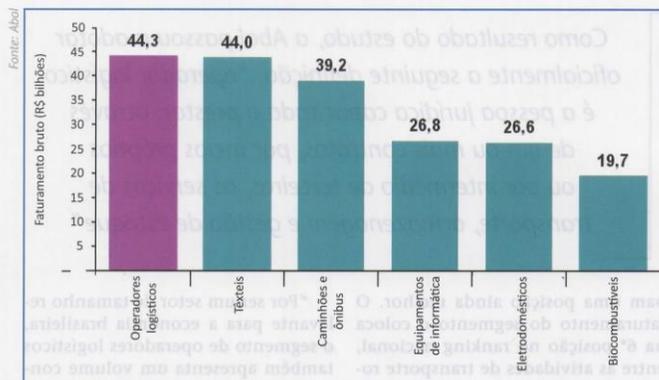
A verdade é que a figura do operador logístico não existe de fato como uma atividade econômica reconhecida no Brasil e a Abol compreendeu que para lutar por isso era necessário, antes de qualquer coisa, que o setor fosse capaz de se autodefinir para, só então, dialogar com o poder público a respeito de suas demandas visando à ordenação e à regulamentação do setor com o objetivo de possibilitar melhores planejamentos estratégicos, econômicos, previdenciários, tra-

balhistas, securitários, entre outros. Para alcançar os objetivos propostos, a Abol deu início, em dezembro de 2013, a um processo licitatório para a escolha de parceiros das áreas consultiva, jurídica e acadêmica. Durante três meses as empresas e instituições participantes realizaram diversas apresentações e, ao final do pleito, a associação optou por trabalhar em conjunto com o consórcio formado pela consultoria KPMG Transaction and Forensic Services e pela Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com a participação acadêmica da Fundação Dom Cabral (FDC).



Sarti: empresas do setor não se sentiam representadas

OPERADORES LOGÍSTICOS



Operadores logísticos no ranking geral da indústria nacional.

tributos e encargos”, explica o estudo. De fato, as 159 empresas identificadas pela pesquisa contribuíram, em 2013, com R\$ 9,2 bilhões em impostos, sendo R\$ 2 bilhões em encargos trabalhistas e R\$ 7,2 bilhões em tributos. Em uma nova comparação com os diversos setores da indústria brasileira, é possível observar que os operadores logísticos se equiparam em arrecadação a segmentos como o

de extração mineral, com R\$ 6,8 bilhões, e de fabricação de caminhões e ônibus, com R\$ 6,5 bilhões, além de superar de longe indústrias enormes, como a de eletrodomésticos, com R\$ 5,8 bilhões, de metais não ferrosos, com R\$ 5,7 bilhões, e de químicos inorgânicos, com R\$ 5 bilhões. Neste ranking de arrecadação de tributos, os operadores logísticos ocupam a 20ª posição.

Outro fator que demonstra a importância do segmento para o país é sua capacidade de geração de empregos. Os operadores logísticos apresentaram, em 2014, um volume de funcionários diretos empregados pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de 177.521 indivíduos, enquanto os colaboradores terceirizados somaram 66.031. Além disso, de acordo com a Fundação Dom Cabral, o setor apresenta um potencial de geração de empregos indiretos baseada em uma relação de três postos de trabalho para cada empregado CLT. Assim, é possível estimar que o segmento seja responsável por 466.532 empregos indiretos, totalizando 710.084 empregos relacionados aos operadores logísticos no Brasil em 2014.

Mesmo excluindo os empregos indiretos e considerando somente os 243.552 postos de trabalho registrados e terceirizados, o setor ocuparia posições de destaque dentre as indústrias e prestadoras de serviços do mercado nacional. No ranking das indústrias que mais geram empregos, os operadores logísticos aparecem na 11ª posição,

NDG inaugura novo armazém

Com a tradição do Grupo Gafor e a tecnologia da Norbert Dentressangle, conseguimos oferecer soluções logísticas diferenciadas em armazenagem.

Independente do tamanho e complexidade de sua operação, nosso time de especialistas está pronto para desenvolver uma solução logística moderna e com os recursos necessários para assegurar a mais eficiente performance.



Supply Chain Partners

www.ndg-logistics.net.br - Tel. + 55 11 2107-3226

à frente das produtoras de artigos têxteis, metalúrgicos, bebidas, farmacêuticos e siderúrgicos e bem próximos do setor de químicos, que emprega 267.698 pessoas. No setor de serviços os operadores estão na 13ª posição, praticamente equiparados com o segmento de manutenção e reparação de veículos automotores, com 245.675 colaboradores, e à frente de prestadores de serviço de ensino continuado, dos Correios e outras atividades de entregas e do setor de telecomunicações.



Saadi: setor apresenta uma certa vulnerabilidade jurídica

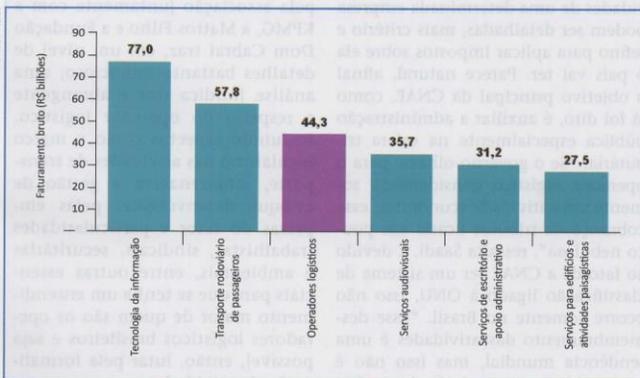
Como se todas essas informações não fossem suficientes para demonstrar a importância dos operadores logísticos, eles ainda apresentam notáveis cifras quando o assunto são os investimentos realizados pelos players do setor na comparação com o faturamento, tema bastante relevante quan-

do levamos em consideração o momento econômico atual, que causa temores quanto a aportes justamente pela imprevisibilidade em relação aos próximos anos. Considerando somente empresas com investimentos efetivamente anunciados, até 2017, estima-se que cada operador logístico realizará um aporte médio anual de

R\$ 12,2 milhões, valor que corresponde a aproximadamente 5,7% da receita dessas empresas, somando R\$ 202,7 milhões. Isso significa que, entre 2015 e 2017, o setor deverá investir um valor próximo a R\$ 610 milhões.

Nesse quesito, os operadores logísticos figuram muito à frente de setores como o siderúrgico, que investe 2,8% de seu faturamento anual, e o químico, com 2,4%. Além disso, está muito próximo de indústrias gigantes, como a automotiva e de papel e celulose, que investem 6,4% de suas receitas.

Fonte: Abal



Operadores logísticos no ranking geral de serviços nacional



Faz tudo o que os outros fazem, só que... **melhor!**



Armazenagem e distribuição de produtos secos e refrigerados



Açúcar: 180,0 mil Ton.



Tambores: 300,0 mil Un.



Prod. Refrigerados: 3,0 mil Ton.



Nova unidade 33,0 mil m²

(16) 3322-5411
contato@jetrogrupo.com.br
jetrogrupo.com.br

Avenida Marginal Francisco Carlos
Merlos, 2950
Jardim Rafaela A. Micelli 14808-010
Araraquara - SP

Classificações

Apesar de possuírem agora uma definição estabelecida, é fato que os operadores logísticos não dispõem oficialmente de um marco regulatório para reger o setor. Por se tratar de empresas surgidas a partir da integração de várias atividades, eles não possuem uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) específica.

As CNAEs consistem em um sistema usado com o objetivo de padronizar os códigos de identificação das atividades econômicas nos registros da administração pública, em especial na esfera tributária. Organizadas pela Comissão Nacional de Classificação (Concla), presidida pelo IBGE, elas seguem padrões internacionais estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) e utilizados por grande parte dos países signatários.

Desde o início dos trabalhos da Abol, a demanda por uma CNAE específica era um dos pontos principais estabelecidos como prioridade pela entidade. “Percebemos que o primeiro ponto a ser observado era a formação jurídica das empresas”, conta Cesar Meireles, diretor executivo da Abol. “No cartão de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) de cada operador logístico constam diferentes CNAEs e a partir disso pudemos perceber uma certa vulnerabilidade do setor”.

De acordo com a definição estabelecida pela Abol para o operador logístico, os players do segmento se enquadram em diversas classificações, como a CNAE 52.11-7, que representa o armazenamento de carga; a 52.12-5, de carga e descarga; a 52.50-8, de atividades relacionadas à organização do transporte de carga;

e as CNAEs relacionadas ao transporte em seus diversos modais, como a 49.30-2, para o transporte rodoviário de cargas, a 49.11-6, para o ferroviário e a 50.11-4, que classifica o transporte por cabotagem.

Cesar Meireles conta que, depois de algumas conversas com o IBGE, chegou-se à conclusão de que buscar uma CNAE unificada para os operadores logísticos era uma tarefa muito mais difícil do que havia sido pensado inicialmente. O advogado Mário Saadi, da Mattos Filho, explica que isso acontece porque o objetivo da Concla é identificar todas as atividades econômicas existentes e desmembrar até o menor nível possível, e não agrupar duas ou mais atividades em uma só classificação. “O governo busca enxergar o detalhe do detalhe. Quando eles olham para o operador logístico, enxergam as atividades de transporte, armazenagem e gestão de estoque separadamente. E o operador é, de fato, uma figura híbrida, que realiza uma série de atividades”.

Ele lembra que, quanto mais as atividades de uma determinada empresa podem ser detalhadas, mais critério e refino para aplicar impostos sobre ela o país vai ter. Parece natural, afinal o objetivo principal da CNAE, como já foi dito, é auxiliar a administração pública especialmente na esfera tributária. “Se o governo olhasse para o operador logístico considerando somente uma atividade econômica, essa cobrança de tributos ficaria um pouco nebulosa”, ressalta Saadi. E devido ao fato de a CNAE ser um sistema de classificação ligado à ONU, isso não ocorre somente no Brasil. “Esse desmembramento das atividades é uma tendência mundial, mas isso não é um problema na maioria dos países

simplesmente porque as questões tributárias são bem mais simples que no Brasil”, lamenta o advogado.

“Resolvemos então que não queríamos tentar reinventar a roda”, diz Meireles. “Diante dessa realidade, decidimos que precisávamos buscar um caminho que nos levasse à autorregulação e, posteriormente, à regulamentação do setor junto ao governo, porque essa busca por uma CNAE própria talvez não fosse o caminho mais interessante, sobretudo em um país com um olhar arrecadador não desenvolvimentista como o Brasil”.

Em resumo, se não existe a possibilidade de unificar as atividades exercidas pelo operador logístico sob um único guarda-chuva, o que o setor precisa é de um conhecimento cada vez maior a respeito da figura desse agente integrador de serviços logísticos para que seja possível entender quem eles são e quais são suas demandas. E esse é exatamente o objetivo principal do estudo da Abol.

Assim, o material elaborado pela associação juntamente com a KPMG, a Mattos Filho e a Fundação Dom Cabral traz, em um nível de detalhes bastante minucioso, uma análise jurídica rica e abrangente a respeito do operador logístico, incluindo aspectos como o marco regulatório das atividades de transporte, armazenagem e gestão de estoque desenvolvidas pelas empresas do setor e particularidades trabalhistas, sindicais, securitárias e ambientais, entre outras essenciais para que se tenha um entendimento maior de quem são os operadores logísticos brasileiros e seja possível, então, lutar pela formalização da atividade. ●

OPERADORES LOGÍSTICOS

Dentre os principais destinos desses investimentos estão a ampliação da capacidade de armazenagem, a aquisição de veículos para o transporte de carga, a implantação de sistemas de tecnologia da informação, a compra de equipamentos de movimentação de carga, o treinamento e a capacitação de pessoal e a obtenção de hardwares e softwares de gestão de risco. A destinação do capital deixa bastante clara a contribuição do mercado de operadores logísticos para fatores como a ampliação da infraestrutura nacional de armazenagem, a redução da idade média dos caminhões na estrada e o crescimento da indústria automotiva, somente para citar alguns exemplos.

E mais: os operadores brasileiros são capazes de gerar um fator de redução de custos logísticos da ordem de 9,9% para o país. O estudo mostra que o Brasil apresenta despesas totais anuais com logística de R\$ 576,5 bilhões. Sem as atividades exercidas pelos operadores logísticos, portanto, esse gasto poderia chegar a R\$ 639,9 bilhões, o que significa que o setor gera, por meio da redução de custos para o Brasil, um montante de R\$ 63,3 bilhões.

De acordo com a última edição do Third-Party Logistics Study, realizado todos os anos pela consultoria Capgemini, esse fator de redução do custo logístico gerado pela atuação dos operadores é de 15% em uma média global. É possível

observar, portanto, que o mercado brasileiro ainda não é capaz de atingir os mesmos níveis de eficiência registrados em países mais desenvolvidos. De uma maneira geral, pode-se atribuir essa ocorrência a fatores como os gargalos na infraestrutura nacional e os empecilhos legais e burocráticos enfrentados pelos operadores logísticos no país. Isto posto, fica claro então que, se o setor receber a devida atenção, ele pode colaborar ainda mais com a economia brasileira.

Regulamentação

Diante de todas essas informações, não há dúvidas de que o estudo desenvolvido pela Abol é bastante

rico a respeito dos mais diversos aspectos que circundam a atividade do operador logístico. “Seus volumes são robustos e recheados de dados que apontam de forma muito clara a contribuição econômica e social dos operadores no país”, resume o professor Paulo Resende.

O presidente do Conselho Deliberativo da Abol concorda. “Com todas essas informações em mãos, podemos ir até os órgãos públicos e dizer ‘é isso que nós somos, esse é nosso tamanho e essa é nossa importância. Vamos agora tratar dos problemas que enfrentamos’. O trabalho que temos pela frente é conversar com o governo embaixados por esse

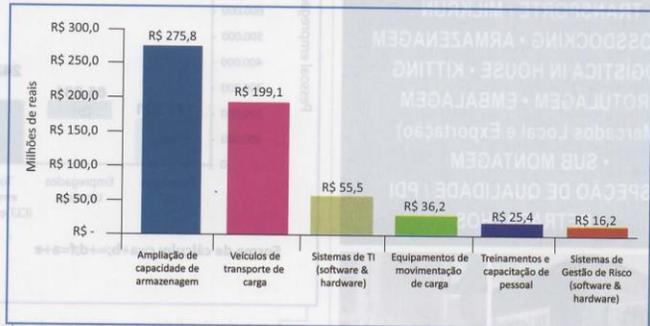
Principais CNAEs utilizadas pelos operadores logísticos no Brasil

Transporte rodoviário de carga (CNAE 2.2: 49.30-2)	Atividades abrangidas pela CNAE 49.30-2 (Transporte Rodoviário de Cargas): (i) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal (49.30-2/01). (ii) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional (49.30-2/0). (iii) Transporte rodoviário de produtos perigosos (49.30-2/3).
Armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.11-7 (Armazenamento): (i) Armazéns gerais - emissão de warrant (52.11-7/01). (ii) Depósitos de mercadorias para terceiros, exceto armazéns gerais e guarda-móveis (52.11-7/99).
Cargas e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.12-5 (Carga e Descarga): (i) Baldeação, baldeio; serviços de. (ii) Carga e descarga com locação de mão de obra e equipamento de movimentação ao contratante; serviços de. (iii) Carga e descarga; serviços de. (iv) Carga; movimentação de.
Atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.50-8 (Atividades relacionadas à organização do transporte de carga): (i) Comissária de despachos (52.50-8/01). (ii) Atividades de despachantes aduaneiros (52.50-8/02). (iii) Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo (52.50-8/3). (iv) Organização logística do transporte de carga (52.50-8/04). (v) Operador do transporte multimodal - OTM (52.50-8/05).

estudo”, destaca Oliveira Neto.
 O advogado especializado em Infraestrutura e Direito Público e Regulatório Mário Saadi, associado da Mattos Filho, explica que as demandas do setor decorrem justamente do fato de a atividade do operador logístico não ser regulamentada no país. “A frente jurídica do projeto da Abol, representada pela Mattos Filho, ficou responsável basicamente pelas questões focadas no marco regulatório da figura do operador logístico no Brasil. Mas logo de início já constatamos um problema, que é o fato de esse marco simplesmente não existir”.
 Ele lembra que a característica intrínseca do operador logístico, em especial apoiada na definição

estabelecida pela Abol, é justamente a prestação dos serviços de transporte, armazenagem e controle de

estoque de forma integrada, mas os players do setor, devido à falta de reconhecimento, se submetem aos



Destino dos investimentos dos operadores logísticos previstos para os próximos três anos



40 ANOS DE EXPERIÊNCIA EM CARREGADORES LATERAIS DE CONTAINERS!

Leve a infraestrutura logística com você! Os Hammarlifts são ideais para operações entre modais rodoviário, ferroviário e operações com balsas. São extremamente eficientes em movimentações direto na indústria, transbordo entre veículos e, principalmente, para coletas e entregas de containers direto no cliente.








HAMMAR DO BRASIL LTDA.

www.hammar.net.br

contato@hammar.eu

(11) 3071.4554 | 99476.2907

Até 45 toneladas em containers de 20 ou 40 pés!

via pública

TK Logística do Brasil Ltda.

Fazemos o melhor para o seu negócio!

ONE STOP SHOP

LEAN LOGISTICS - TPS
 TRANSPORTE / MILKRUN
 • CROSSDOCKING • ARMAZENAGEM
 LOGÍSTICA IN HOUSE • KITTING
 • ROTULAGEM • EMBALAGEM
 (Mercados Local e Exportação)
 • SUB MONTAGEM
 INSPEÇÃO DE QUALIDADE / PDI
 • RETRABALHOS



ISO 9001:2008



Informação • Pontualidade
 Segurança

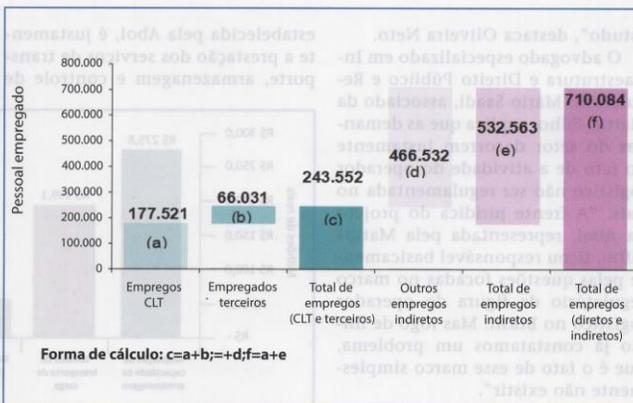


(19) 3500-4754

(11) 3178-1594

comercial@tklbrasil.com

www.tklbrasil.com



Fonte: Abol

Volume de colaboradores do mercado de operadores logísticos

marcos regulatórios de cada atividade separadamente. “E esse contexto gera uma preocupação muito grande quanto à carga tributária incidente sobre as empresas que atuam nesse segmento”, ressalta Saadi.

“Questões tributárias são complexas para qualquer empresa no Brasil, mas no caso específico dos operadores logísticos, por conta dessas características diferenciadas, existe uma dificuldade muito grande quanto ao cumprimento de obrigações assessorias para que a arrecadação seja feita de maneira correta. Por exercerem uma série de atividades que são prestadas de forma concomitante, não fica tão claro quais obrigações eles devem cumprir ou não para que a arrecadação seja realizada de maneira correta”, elucida o advogado. “E isso pode inclusive incorrer no descumprimento de certas regras e resultar em multas para as empresas”, completa.

Saadi lamenta o fato de que a tendência do governo brasileiro sempre foi de comparar o operador logístico às empresas que prestam, separadamente, cada um dos servi-

ços que ele realiza de forma integrada. “A expectativa é que esse estudo ajude a Abol a lutar por algo mais claro nesse sentido. Acredito que a principal contribuição do trabalho é, a princípio, pedagógica. É mostrar, para quem quer que seja, o que é exatamente um operador logístico e quais são as questões enfrentadas. Para que se possa partir para a solução, é preciso que os problemas estejam bastante claros”.

Para Resende, já passou da hora de reconhecer a figura do operador logístico como um prestador de serviços integrados. “É preciso que o setor seja formalizado. A logística é uma atividade em constante crescimento e o governo precisa prestar atenção nela. Para se ter uma ideia, a lei relativa à atividade de armazenagem data de 1903”. Ele se refere ao decreto nº 1.102, de 21 de novembro de 1903, que instituiu regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais, determinando seus direitos e obrigações, válido até os dias de hoje.

“Um ambiente como o que existe no Brasil não é propício para que

Certificações

Baseada nos resultados obtidos pelo estudo, a Abol buscou desenvolver uma Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico, que tem como objetivo estabelecer critérios básicos para que as empresas sejam reconhecidas perante a associação como operadores logísticos de fato, fundamentada nas atividades econômicas imprescindíveis para os players do setor (veja o box da página 58).

Por não existir uma definição legal para o operador logístico no Brasil, mas apenas das atividades por ele desempenhadas, pode ser obscura e questionável ainda a afirmação de qualquer empresa sobre seu papel como operador logístico. A norma estabelecida pela Abol visa deixar claro quais são exatamente as necessidades básicas que devem ser atendidas para que uma empresa seja, de fato, considerada um operador logístico.

A iniciativa da entidade não se limita, é claro, a seus associados, mas se direciona ao mercado de uma maneira geral, pois tem como propósito contribuir com seus escopos institucionais, que incluem a promoção da atividade do operador logístico e a compreensão do

setor. Sendo assim, qualquer interessado pode pleitear seu reconhecimento como operador logístico junto à Abol.

Como objetivo adicional, delinear o mercado permitirá à associação coletar informações mais precisas a respeito do setor, para que seja possível organizar dados estatísticos cada vez mais acurados e desenvolver novos estudos sobre os operadores logísticos.

Vale lembrar que o certificado emitido pela Abol não confere à empresa reconhecida nenhum direito perante o poder público e não exerce nenhuma mudança sobre a pessoa jurídica e seus direitos e deveres. Trata-se apenas de uma verificação à luz do entendimento da própria Abol, sem desqualificar qualquer outro tipo de reconhecimento de outras entidades.

Além disso, a associação elaborou o Código de Boas Práticas do Operador Logístico com o propósito de disseminar as melhores condutas para as empresas do segmento para que os operadores logísticos exerçam suas atividades com excelência e busquem sempre aplicar melhorias às suas operações.

O código foi criado a partir de

constatações extraídas das análises de entrevistas com operadores logísticos, embarcadores, associações, acadêmicos, especialistas e benchmarking internacional e leva em consideração cada uma das atividades inerentes às empresas do setor. Serviram também como inspiração sistemas de avaliação e processos de certificação já existentes de variadas associações, instituições e indústrias no Brasil e no mundo.

Estão contemplados no código critérios técnicos e de governança, como a gestão da qualidade, de clientes, de recursos humanos, de transportes, de estoque, de performance e de riscos, sustentabilidade, responsabilidade ambiental, confidencialidade, segurança, aplicação de tecnologia, visibilidade da operação e a capacidade de exercer tarefas como recebimento, inspeção, armazenagem, manuseio, consolidação, picking, preparação e expedição da carga, desenvolvimento de projetos, contratação de fornecedores e logística reversa.

A intenção é implantar um processo de certificação baseado nessas boas práticas com a emissão de um selo da Abol quando o mercado estiver maduro o suficiente. ●

haja um movimento colaborativo e de inovação entre as empresas do setor. E isso é muito importante para que ele cresça e evolua cada vez mais", indica o acadêmico. "Sem a formalização do operador logístico, existe uma insegurança jurídica muito grande, que faz, inclusive, com que muitos contratos apresentem grandes brechas. Hoje os contratos dessas empresas ultrapassam e

muito os conceitos simples de transporte e armazenagem e a logística passa a ser parte integrante da cadeia produtiva como um todo".

Oliveira Neto destaca que a Abol vai, agora, discutir em detalhes quais serão os desdobramentos e frutos do estudo. A associação já estabeleceu um plano estratégico com algumas medidas de curto, médio e longo prazos decorrentes das conclusões obtidas com

a pesquisa realizada, previsto para um horizonte de dois anos.

E os trabalhos já estão a todo vapor. Entre os dias 22 e 24 de maio, a cidade do Guarujá, no litoral de São Paulo, recebeu o 1º Congresso de Planejamento Estratégico Abol, organizado e coordenado pela Integration Consulting e que contou com a presença de acionistas, presidentes, vice-presidentes e dire-

OPERADORES LOGÍSTICOS

plificação das obrigações acessórias, permitindo uma melhor gestão dos assuntos fiscais, o reconhecimento dos operadores logísticos junto ao poder público e também dar ênfase à revisão do decreto de 1903, convergindo para um novo marco legal dos operadores. O Comitê Técnico de Excelência Operacional, por sua vez, visa difundir o código de boas práticas junto ao mercado e atuar na identificação e divulgação de inovações tecnológicas voltadas aos operadores logísticos.

Por fim, a Abol criou quatro comitês setoriais: de Comunicação, com o objetivo de divulgar as atividades dos operadores logísticos, inclusive com a coleta de dados periódicos para a confecção de uma publicação com informações do setor; de Gestão de Riscos, para realizar estudos que venham a contribuir com uma maior segurança na atividade; de Representação Institucional e Política, para representar os operadores logísticos perante o setor público e a sociedade civil de uma maneira geral, defendendo os interesses do setor; e o Comitê Técnico Setorial de Fármacos, que visa representar os players que atuam nesse segmento nos diálogos com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e demais entidades reguladoras.



Tamanho do mercado de operadores logísticos de acordo com diferentes fontes

“Basicamente, o estudo nos fornece muita substância para podermos atuar de fato junto aos mais diversos órgãos do governo. Ele dá subsídios para que os operadores logísticos exerçam uma interlocução com todas as frentes possíveis para criar um ambiente regulatório propício à atividade e cada vez mais focado nas necessidades das empresas do setor”, destaca Oliveira Neto. “No fim do dia, quem ganha com isso é o Brasil, que hoje sofre com regulações sem pé nem cabeça, regras que não fazem sentido e falta de entendimento sobre nossa atividade”.

E Paulo Sarti faz questão de destacar que o trabalho da Abol é apenas um pontapé inicial para muitas outras pesquisas que podem ser realizadas a respeito do setor. “Nosso estudo não desqualifica de maneira alguma outros já realizados – ao contrário, aprimora o conhecimento existente – e abre espaço para que novas análises surjam e refinem ainda mais esse conhecimento que adquirimos. Não somos um clube fechado e focado somente em seus próprios interesses comerciais. Na verdade representamos um segmento preocupado em melhorar cada vez mais a logística brasileira”.

Em resumo, se antes desse trabalho, quando a Abol ia até Brasília conversar sobre o setor, ela ouvia perguntas como “quem exatamente são vocês?”, hoje ela pode voltar e responder a essa indagação com dados consistentes e bastante aprofundados. Está dado o primeiro passo, e, como se sabe, ele é o mais importante de toda a jornada.

Fernando Fischer

Abol: (11) 3192-3939

Fundação Dom Cabral: (31) 3589-7300

KPMG: (11) 3940-1500

Mattos Filho: (11) 3147-7600



1º Congresso de Planejamento Estratégico Abol reuniu representantes das empresas-membro