

TRANSPORTE AÉREO



Impacto é refletido na baixa utilização do transporte aéreo pela população, com apenas 10% dos brasileiros utilizando o modal

Custos elevados desafiam desenvolvimento da aviação brasileira

Combustível de aviação responde por cerca de 40% dos gastos das companhias aéreas em operação no Brasil

Nícolas Pasinato, do Rio de Janeiro
✉ nicolasp@jcrs.com.br

Os elevados custos operacionais seguem entre os principais obstáculos ao desenvolvimento da aviação brasileira. O combustível de aviação, por exemplo, representa aproximadamente 40% das despesas das companhias aéreas no País, enquanto a média mundial gira em torno de 30%. O impacto desse cenário é refletido na baixa utilização do transporte aéreo pela população: atualmente, apenas cerca de 10% dos brasileiros utilizam esse modal.

Os desafios e as perspectivas para o setor foram debatidos durante o painel “Transformando o Potencial da Aviação

Brasileira em Realidade”, realizado na Assembleia Geral Anual da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata, na sigla em inglês), entre os dias 6 e 8 de junho, no Rio de Janeiro.

Participaram da discussão o CEO da Latam Brasil, Jerome Cadier; o CEO da Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério Carvalho; a diretora da Pires Inteligência em Turismo, Jeanine Pires; e a professora e pesquisadora da Universidade de São Paulo (USP), Mariana Aldrigui. A mediação foi conduzida pela correspondente da CNN, Claire Sebastian.

Durante o debate, Cadier destacou o baixo índice de viagens aéreas por habitante no Brasil em comparação com outros países da região. Atualmente, a taxa de voos per capita no País — indicador que mede a média anual de viagens aéreas por habitante — é de apenas 0,5, ficando abaixo de mercados como Chile e Colômbia.

“Isso mostra duas coisas:

primeiro, voamos muito pouco. E, segundo, existe um enorme potencial de crescimento”, afirmou.

Para o executivo, a expansão do setor depende de uma visão estratégica que reconheça a aviação não apenas como meio de transporte, mas como impulsionadora do turismo, do comércio e do desenvolvimento econômico. Ele também defendeu a construção de um planejamento de longo prazo para o setor, aliado à estabilidade regulatória, considerada fundamental para estimular investimentos.

Como exemplo, citou a proposta que proíbe a cobrança pelo transporte de bagagens de mão nos voos. “O fato é que transportar bagagens tem um custo. Ou ele é distribuído entre todos os passageiros, inclusive aqueles que não levam malas, ou é cobrado apenas de quem utiliza esse serviço. É importante que haja clareza sobre isso”, argumentou.

Já o CEO da ABR Aeroportos demonstrou preocupação com os possíveis impactos da reforma tributária sobre a infraestrutura aeroportuária e o transporte aéreo.

Com a criação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), cuja alíquota estimada deve girar em torno de 26%, representantes do setor avaliam que haverá aumento dos custos operacionais, com reflexos no preço das passagens. Dados apresentados pela Iata durante o evento indicam que uma passagem doméstica com preço médio atual de R\$ 650 poderá registrar alta de aproximadamente 23%.

“Isso representa um aumento de custos para os aeroportos e pode gerar necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Estamos acompanhando atentamente não apenas os efeitos sobre os aeroportos, mas também os impactos para as companhias

aéreas e para o preço final das passagens”, afirmou Carvalho.

A professora Mariana Aldrigui ressaltou a necessidade de ampliar a produção e a integração de dados sobre turismo e transporte em níveis municipal, estadual e federal. Segundo ela, a ausência de informações consolidadas dificulta a elaboração de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da conectividade aérea.

“Não temos clareza sobre onde queremos chegar. As companhias aéreas podem ser parceiras importantes na construção de uma estratégia que mostre como a ampliação da conectividade pode gerar empregos e atrair investimentos para diferentes regiões do País. Precisamos de um plano diretor em que turismo e transporte caminhem juntos”, defendeu.

Na mesma linha, Jeanine Pires destacou a importância de ampliar o mercado doméstico e fortalecer a conexão do Brasil com companhias aéreas internacionais.

“Precisamos expandir o mercado interno, melhorar a conectividade com empresas internacionais e aproveitar uma característica relativamente nova para o Brasil: a diversificação dos portões de entrada. O crescimento de operações no Sul, Norte e Nordeste amplia as opções para os passageiros e precisamos pensar na criação de diferentes portões de entrada para tornar a sua viagem menos longa”, afirmou.

De acordo com o relatório “O Valor do Transporte Aéreo para o Brasil”, elaborado pela Iata, a aviação brasileira emprega diretamente cerca de 246,8 mil pessoas, considerando companhias aéreas, operadores aeroportuários, empresas instaladas em aeroportos, prestadores de serviços de navegação aérea e fabricantes. O setor gera US\$ 10,3 bilhões em atividade econômica, o equivalente a 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Quando considerados os impactos indiretos, induzidos e os efeitos sobre o turismo, a cadeia da aviação sustenta aproximadamente 1,9 milhão de empregos e contribui com US\$ 46,4 bilhões para a economia brasileira, representando cerca de 2,1% do PIB do País.

COMBUSTÍVEIS

Mistura de biodiesel esbarra em falta de testes

Técnicos do governo recomendam aguardar conclusão de análises

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) chegou a anunciar, no dia 30 de abril, que a mistura obrigatória de biodiesel no diesel fóssil subiria dos atuais 15% (B15) para 16% (B16). O aumento é esperado desde março pelo setor de biocombustíveis. Técnicos do próprio governo, porém, alertam que não há nenhuma condição técnica para isso ocorrer no curto ou médio prazo, porque não foram realizados os testes obrigatórios com esse teor de mistura.

O alerta partiu da área técnica do Ministério de Minas e Energia (MME), devido ao risco de o tema ser incluído na próxima reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), grupo interministerial que define os rumos do setor no País. O ministro Alexandre Silveira disse, na semana passada, que a reunião, já adiada duas vezes, deve ocorrer nos próximos dias.

A reportagem teve acesso a um parecer que foi enviado na quarta-feira passada a integrantes do CNPE. O documento é claro ao dizer que identificou riscos jurídicos, regulatórios e, principalmente, operacionais caso a elevação ocorra antes da conclusão dos testes exigidos pela Lei do Combustível do Futuro.

O documento relata que, devido à falta de ensaios conclusivos sobre a mistura, há “risco ao consumidor e à confiabilidade



EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC

Segundo Goergen, o setor privado está tentando antecipar testagens em função do atraso dos ensaios

operacional da frota nacional, em razão da possibilidade de ocorrência de falhas operacionais, formação de borras, entupimentos, degradação e impactos no desempenho dos veículos e equipamentos”.

O relatório também chama a atenção para a credibilidade do Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel e de políticas públicas de biocombustíveis, “diante da possibilidade de retrocessos regulatórios e perda de confiança dos agentes econômicos e consumidores”.

O documento do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria Nacional de Petróleo,

Gás Natural e Biocombustíveis do MME aponta que, na melhor das hipóteses, o B16 só estaria apto a ser anunciado em fevereiro de 2027, quando devem ser concluídos os exames com essa mistura. A comprovação prévia de viabilidade para qualquer mistura superior a B15 está prevista numa lei de 2024, para checar se a mistura funciona de forma segura e eficiente na frota nacional.

O setor de biodiesel intensificou a pressão sobre o governo pela adoção do B16. Produtores argumentam que o País tem capacidade ociosa para ampliar rapidamente a produção, en-

quanto o Palácio do Planalto resolveu dar subvenção ao diesel fóssil trazido de fora do país, para tentar evitar que a guerra de Estados Unidos e Israel contra o Irã aumente o preço do combustível.

A Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais) e a Aprobio (Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil) argumentam que o biodiesel é, atualmente, mais barato do que o seu equivalente fóssil e importado. A pressão chegou a tal ponto que a Frente Parlamentar do Biodiesel passou a discutir mudanças legislativas para reduzir a margem do

governo de adiar novos aumentos da mistura.

Para tentar acelerar os testes, o MME montou uma força-tarefa envolvendo montadoras, fabricantes de motores, distribuidores de combustíveis, laboratórios, centros de pesquisa e universidades.

Segundo o documento, o governo ampliou a infraestrutura disponível de 1 para 11 laboratórios dedicados aos ensaios mecânicos. Havia apenas um laboratório para fazer testes físico-químicos, mas agora há cinco nessa atividade. Ainda assim, é essa estrutura que só vai concluir o trabalho até fevereiro de 2027. A demora ocorre porque os ensaios avaliam, no médio prazo, o impacto em veículos, motores e máquinas, além de testes realizados nos combustíveis. É preciso verificar qualidade, estabilidade, envelhecimento das misturas, formação de resíduos, desempenho dos motores e comportamento do combustível em condições reais de armazenamento, distribuição e consumo.

Jerônimo Goergen, presidente da Aprobio, diz que o setor privado está tentando antecipar os testes porque houve atraso do governo na realização dos ensaios. “O próprio governo reconhece que atrasou para fazer a testagem. O setor resolveu investir nisso, estamos tentando antecipar a conclusão para novembro deste ano, essa é a nossa meta”, comentou. “Vamos testar não só o B16. Teremos testes até o B25.”

Queda do diesel puxa redução de 0,81% no preço do frete rodoviário em maio no País, aponta IFR

A queda do preço do diesel em todo o País reduziu o custo do frete em maio, segundo o Índice de Frete Rodoviário da Edenred (IFR), que mede o preço médio do frete com base nos dados de 8 milhões de transações anuais de frete e vale-pedágio administradas pela Edenred Mobilidade. O preço médio do transporte rodoviário de cargas por quilômetro rodado encerrou maio em R\$ 8,59, ante R\$ 8,66 registrados em abril, o que re-

presenta uma queda de 0,81%.

Segundo a Edenred, a redução em comparação a abril foi impulsionada, principalmente, pelo alívio dos custos operacionais decorrente da queda dos preços do diesel. De acordo com o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL), que acompanha o comportamento dos preços praticados nos postos de combustível, o diesel S-10 recuou 3,81% em maio, fechando o período com valor médio de R\$ 7,32 por litro.

Já o diesel comum apresentou queda de 4,42%, atingindo média de R\$ 7,13 por litro.

“A leve redução do frete em maio reflete diretamente a acomodação dos preços do diesel. No entanto, o comportamento da demanda será o principal fator para a definição dos rumos do mercado nos próximos meses”, explicou o diretor de Unidades de Negócio da Edenred Mobilidade, Vinícios Fernandes.

A empresa informou que, embora o recuo do diesel tenha contribuído para reduzir custos, o comportamento da demanda segue marcado por diferentes tendências, influenciadas sobretudo pelo mercado externo. Nesse contexto, o agronegócio con-

tinua sendo o principal motor da atividade de transporte rodoviário. Em maio, as exportações do setor somaram US\$ 16 bilhões, respondendo por mais da metade das exportações brasileiras no período.

“Enquanto o agronegócio mantém alta demanda de escoamento, ainda que cercado por incertezas, a indústria brasileira começa a dar pequenos sinais de desaceleração”, disse a Edenred, destacando que o Índice de Gerentes de Compras (PMI), da S&P Global, recuou de 52,6 pontos em abril para 49,1 em maio, indicando retração da atividade manufatureira e redução das novas encomendas. “Esse cenário pode se intensificar diante de novas

barreiras comerciais, como o aumento das tarifas adotadas pelo governo norte-americano, que já afeta setores exportadores relevantes, entre eles os de processamento de madeira e café.”

Além dos desafios econômicos, a Edenred aponta que o setor de transporte também precisa se adaptar a mudanças regulatórias. Entre elas, destaca-se a entrada em vigor das novas regras do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), que ampliam a obrigatoriedade de emissão para operações de transporte próprio e introduzem mecanismos automáticos de conferência para reforçar a fiscalização do Piso Mínimo de Frete da Agência Nacional de Transportes (ANTT).

EVENTO

Mobilidade elétrica amplia espaço na Eletrolar

Feira terá o Future Mobility, hub dedicado à transição energética, à descarbonização e à mobilidade elétrica e híbrida

Luciane Medeiros

✉ luciane.medeiros@jornaldocomercio.com.br

A expansão do mercado de veículos elétricos, o avanço das tecnologias de recarga e a busca por soluções de mobilidade mais sustentáveis estão redefinindo a indústria automotiva e o deslocamento nas cidades. Em meio a esse cenário de transformação, a 19ª Eletrolar Show All Connect, feira multisetorial que conecta indústria e varejo, apresenta neste ano o Future Mobility, hub dedicado à transição energética, à descarbonização e à mobilidade elétrica e híbrida.

O evento ocorre de 22 a 25 de junho no Distrito Anhembi, em São Paulo. O Future Mobility surge como ponto de encontro da indústria automotiva, fornecedores, especialistas e compradores. Mais de 300 marcas do segmento estarão presentes, entre nomes nacionais e internacionais.

A programação é organizada em três eixos: a Eletrocar Show traz as novidades em car-



FABIO FRANCI/DIVULGAÇÃO/JC

Na edição do ano passado, espaço para test-drives e test-rides ficava dentro do pavilhão da feira

ros elétricos e híbridos, infraestrutura de recarga, armazenamento de energia e softwares de gestão de frotas, enquanto a Autopeças Show reúne empresas da cadeia de reposição e reparação automotiva e a E-Bike Show é voltada à micromobilidade, apresentando bicicletas elétricas, patinetes e plataformas de compartilhamento.

O espaço para test-drives e test-rides, que no ano passado ficava dentro do pavilhão da feira, será realizado no Sambódromo do Anhembi, o que propor-

cionará uma melhor experiência aos visitantes. Além disso, haverá demonstrações de sistemas embarcados e simuladores. “Quando compramos um carro, é preciso conhecê-lo. Por isso, o test-drive é tão importante e merece ter um espaço para ele”, destaca Carlos Clur, CEO do Grupo Eletrolar. “Os compradores estão mais conectados, exigem experiências reais e buscam conhecimento sobre tecnologia aplicada. Expositores precisam se diferenciar com inovação, conteúdo e

comunicação direta com o consumidor final, além de participar ativamente de um ecossistema B2B2C”, complementa.

A Future Mobility terá também uma Arena de Conteúdo com a participação de especialistas e executivos da indústria. Serão abordados temas como transição energética, infraestrutura, inovação tecnológica, Inteligência Artificial, logística, cidades inteligentes, e modelos de negócio. A mobilidade e os desafios para o deslocamento nas cidades brasileiras também

serão debatidos, com destaque para as soluções de micromobilidade, como bicicletas e patinetes elétricos.

Além do Future Mobility, a 19ª Eletrolar Show All Connected reunirá fabricantes, importadores e varejistas de diversos segmentos ligados à tecnologia e aos bens de consumo. A feira contará com espaços dedicados a eletrodomésticos, eletroeletrônicos, celulares, informática, utilidades domésticas, climatização, iluminação, games, saúde, bem-estar e soluções para casas inteligentes, consolidando-se como uma plataforma para lançamentos, geração de negócios e aproximação entre indústria e canais de distribuição.

Ao integrar a mobilidade elétrica a esse amplo ecossistema de inovação, a Eletrolar Show evidencia a convergência entre tecnologia, conectividade e sustentabilidade. A expectativa é que o evento fortaleça parcerias comerciais, impulse novos investimentos e contribua para acelerar a adoção de soluções capazes de transformar a forma como pessoas e mercadorias se deslocam, reforçando o papel da inovação como motor do desenvolvimento econômico e da transição para um modelo de mobilidade mais eficiente.

Laboratório Teuto reciclou 768 toneladas de resíduos em 2025 e poupa o equivalente a 12 mil árvores

O Laboratório Teuto apresenta números expressivos em sua estratégia de gestão de resíduos. Somente em 2025, a empresa destinou 768 toneladas de materiais recicláveis de volta ao ciclo produtivo, sendo 630 toneladas de papéis e papelão, o que significa a preservação de aproximadamente 12 mil árvores.

Os dados foram fornecidos pelo setor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Teuto. Segundo a supervisora da área, Aretha Duarte, o trabalho vai além da tradicional coleta seletiva. “Há um processo industrial interno de descaracterização e prensagem de materiais como blisters, magazines, papelão e plásticos, garantindo que cheguem com qualidade superior aos parceiros de reciclagem”, explica.

Do total de 768 toneladas

recuperadas em 2025, destacam-se 456 toneladas de papelão, 115,93 toneladas de papel cartão, 84 toneladas de plásticos, 58 toneladas de papel branco, 41,38 toneladas de metais (entre alumínio e sucata) e 12,5 toneladas de vidro.

“Nossa operação de destinação é robusta e de fluxo contínuo. Gerenciamos resíduos classe II (não perigosos) gerados em todas as etapas produtivas, desde a pesagem até o acondicionamento final”, detalha Aretha.

O sistema começa dentro das áreas produtivas e administrativas, onde os resíduos são segregados na origem. Em seguida, a equipe interna de Meio Ambiente faz a coleta e transporta os materiais até um galpão exclusivo da empresa.

Lá, ocorre triagem detalhada e armazenamento em

baías separadas por tipo. “A destinação final é sempre realizada por empresas parceiras devidamente licenciadas, garantindo tratamento ambientalmente adequado à natureza de cada resíduo”, explica a supervisora.

Outra frente de atuação é a gestão hídrica. O Teuto adota o reuso da água proveniente do sistema de osmose reversa, que é redirecionada para abastecer as torres de resfriamento. No dia a dia, a indústria utiliza sistemas de monitoramento de efluentes e busca máxima eficiência na limpeza de tanques e tubulações para reduzir desperdícios.

Na visão de Aretha Duarte, os benefícios são duplos. “Para o Teuto, essas ações significam eficiência operacional e conformidade rigorosa com a legislação ambiental. Para a socieda-



JC

Foram recuperadas 456 toneladas de papelão e 115,93 de papel cartão

de, o impacto é a preservação de recursos naturais”, afirma.

Ao garantir que os resíduos se tornem matéria-prima para novos produtos fora da empresa, a indústria farmacêutica reforça seu papel como agente de economia circular. “Mais de

630 toneladas de papéis e papelão destinados corretamente em um único ano evitam a derrubada de milhares de árvores e mostram que é possível aliar produção de medicamentos com responsabilidade ambiental”, conclui a supervisora.

OPINIÃO

Tributos na reciclagem: o desamparo anunciado dos catadores

Dinho Machado
CEO do Grupo Sygecom

Nos últimos tempos, debates associados à carga tributária na reciclagem se intensificaram, trazendo alertas sobre a clareza e o prazo de validade de decisões que afetam uma grande parcela de trabalhadores em nosso país. Ainda vivemos uma desconexão entre o desenho de políticas públicas para a reciclagem e a realidade de um ecossistema que é complexo, descentralizado e muito dependente de uma base informal de profissionais. Por isso, soluções para proteger os catadores precisam ser construídas com um olhar de longo prazo.

Se, hoje, a cadeia da reciclagem funciona em escala industrial, é porque milhares de brasileiros coletam, separam e vendem recicláveis, enquanto pequenos negócios, depósitos, cooperativas, recicladores e grandes indústrias dão destino a esse volume. Metade das entradas de materiais nessa cadeia vêm de pessoas físicas, de modo que a oferta de créditos tributários somente a pessoas jurídicas exclui uma parcela significativa de profissionais.

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal (STF) emitiu uma decisão sobre os créditos de PIS/Cofins na reciclagem, válidos para materiais reciclá-

veis vendidos por pessoa jurídica formalizada. Ou seja, milhares de catadores autônomos haviam sido desconsiderados nesta suspensão de incidência tributária, o que causou uma comoção generalizada no setor.

Dias depois, o PL 1800/2021 passou na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, após muita mobilização entre nós, profissionais da reciclagem, para garantir votos na consulta pública. Por fim, o projeto foi sancionado pela Presidência da República no fim de abril e restabeleceu a isenção de PIS/Cofins na venda dos materiais, visando proteger o início da cadeia da reciclagem e as cooperativas. Foi um meio de corrigir o desequilíbrio gerado na decisão do STF; uma medida positiva, necessária e um alívio possível no curto prazo. Mas, ainda assim, insuficiente a partir do próximo ano.

Em 2027, com a próxima fase da Reforma Tributária, no momento em que a Contribuição Sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS) entrarem em vigor, o projeto de lei deixará de funcionar e voltamos à estaca zero de dúvidas e inseguranças. Ainda não temos a solução definitiva para as pessoas físicas que trabalham de for-

ma independente e não estão inseridas no contexto de uma cooperativa. Uma frente que vinha se profissionalizando cada vez mais pode voltar a recorrer à informalidade como fator de sobrevivência quando não conseguir absorver os custos tributários nos preços dos materiais negociados.

O setor está depositando as esperanças na “PEC da Reciclagem”, que pode determinar a isenção de impostos para a reciclagem como um todo. É o mundo ideal, seguindo uma lógica que vemos e admiramos em outros países: se um produto já foi tributado na sua origem, ele não deve ser tributado novamente para poder ser reciclado. No entanto, não podemos apostar todas as fichas na aprovação desta PEC. Em cenários de suposições, voltamos repetidas vezes à mesma pergunta: como garantir mais segurança aos trabalhadores na base do ecossistema?

Novas regras tributárias não deveriam desorganizar o equilíbrio da rede interconectada da reciclagem e, sim, incrementar possibilidades de geração de renda, profissionalização do setor e aumento da oferta de matéria-prima reciclada. Via de regra, se diminuirmos a viabilidade para catadores autônomos atuarem, reduzimos os índices de co-

leta e geramos uma pressão ainda maior por matéria-prima virgem. Do ponto de vista social, a precarização gera o risco de abandono da atividade do catador, sendo a “pejotização” economicamente inviável para muitos.

Para o longo prazo, é imprescindível pensarmos, como setor e sociedade, em uma medida específica para a base do ecossistema, como a criação de um “MEI Catador”. A iniciativa poderia seguir os moldes do já existente MEI Caminhoneiro, com teto de faturamento mais adequado e mecanismos que permitam que a compra do material reciclável gere efeitos econômicos equivalentes ao crédito. O MEI atual, como regra, não gera crédito de PIS/Cofins, e, para muitos catadores, abrir empresa no Simples Nacional é custoso e inviável. Precisamos de formalização, sim, mas não podemos excluir ninguém.

Fato é que nenhuma solução será eficaz se não houver coordenação e diálogo. Não é possível construir uma política pública ouvindo apenas a indústria ou apenas cooperativas. O setor é amplo, heterogêneo e, muitas vezes, pouco mensurado. Sem dados consolidados e sem escuta ativa de todos os elos, qualquer proposta corre o risco de falhar na prática.



SYGECOM/DIVULGAÇÃO/JC



Do ponto de vista social, a precarização gera o risco de abandono da atividade do catador, sendo a “pejotização” economicamente inviável para muitos

Se acertarmos nas decisões tomadas, podemos fortalecer os pilares de uma economia mais inclusiva e circular. São medidas que precisam ser construídas com entendimento profundo da realidade da reciclagem e, daqui, seguimos dispostos a lutar por elas.

Sem trilhos, Brasil precisa de gestão de primeiro mundo para mover sua carga pelo asfalto

Paulo Raymundi
CEO da Gestran

O Brasil é um gigante continental que tenta se mover por um gargalo. É impossível olhar para o nosso mapa logístico sem sentir o peso de uma escolha histórica: abrimos mão dos trilhos para apostar tudo no asfalto. Enquanto os Estados Unidos operam sobre mais de 260 mil quilômetros de ferrovias e a Europa integra modais com precisão cirúrgica, o Brasil sobrevive com uma malha ferroviária de apenas 32 mil quilômetros.

Na prática, isso significa que a espinha dorsal da nossa economia, ou seja, 65% de tudo o que produzimos e consumimos, repousa sobre quatro ei-

xos e uma carroceria.

Neste cenário, o transporte rodoviário não é apenas um modal; é o nosso único caminho. E é justamente aqui que reside um contrassenso que acompanho de perto há anos: por sermos tão dependentes do caminhão, deveríamos ser os melhores do mundo em gerir frotas. Mas, infelizmente, a realidade ainda é pautada pelo imprevisto.

Diferentemente de um empresário americano ou europeu, o transportador brasileiro não tem amortecedores. Se um trem descarrila nos EUA, a carga é redirecionada. Se o frete marítimo sobe na Europa, a ferrovia absorve. No Brasil, quando um veículo para por manutenção mal planejada ou quebra em plena rodo-

via, a operação inteira entra em colapso. Não há trilhos para absorver o atraso.

Muitas vezes me perguntam por que empresas estrangeiras investem tanto em plataformas de gestão, telemetria e manutenção preditiva, mesmo tendo diversas opções logísticas à disposição. A resposta é simples: controle é prioridade estratégica. No Brasil, negligenciar a gestão de ativos chega a ser um risco existencial. Principalmente quando o preço do combustível bate recordes e o custo logístico devora mais de 12% do PIB. Não temos margem para o “desperdício silencioso”.

Não há mais espaço para tratar a gestão de frotas como um processo isolado. É preciso gerir,

extrair o máximo de performance de cada pneu, de cada litro de diesel e de cada real investido.

Isso só é possível quando abandonamos as planilhas manuais e os sistemas desconectados para abraçar uma gestão 360°. Falo de auditoria real de abastecimento, checklists rastreáveis que garantem segurança jurídica e, principalmente, a integração total entre a operação e o financeiro.

Afinal, ignorar a inteligência de dados na frota é aceitar custos mais altos, paradas não planejadas e a perda inevitável de competitividade.

A tendência global é clara: o futuro da logística não está apenas no motor, mas na inteligência. Se o Brasil quer competir de

igual para igual com as grandes economias, precisamos parar de tratar frotas como custo e passar a tratá-las como o ativo estratégico que elas são.



No Brasil, quando um veículo para por manutenção mal planejada ou quebra em plena rodovia, a operação inteira entra em colapso