

INFRAESTRUTURA



FRAPORT BRASIL/DIVULGAÇÃO/JC

Resultados refletem a retomada do fluxo de cargas internacionais após o período de reconstrução provocado pelas enchentes de 2024

Movimentação de cargas cresce no Aeroporto Salgado Filho em 2026

Volume de importações aumenta 6% enquanto exportações avançam 5,5% no Estado

Osni Machado

✉ osni.machado@jornaldocomercio.com.br

O Terminal de Cargas Internacional (Teca) do Aeroporto Salgado Filho registrou crescimento na movimentação de mercadorias nos primeiros meses de 2026, consolidando a recuperação das operações logísticas e reforçando a importância do complexo aeroportuário para a economia do Rio Grande do Sul.

Entre janeiro e maio, a movimentação de cargas de importação passou de 1.535 toneladas em 2025 para 1.630 toneladas em 2026, avanço de 6%. No mesmo período, as exportações cresce-

ram 5,5%, passando de 2.396 para 2.530 toneladas, resultado impulsionado pelo desempenho da indústria gaúcha e pela capacidade operacional do terminal administrado pela Fraport Brasil.

Os resultados refletem a retomada do fluxo de cargas internacionais após o período de reconstrução provocado pelas enchentes históricas que atingiram o Estado em 2024. Com a infraestrutura plenamente restabelecida, o Aeroporto Salgado Filho voltou a operar em sua capacidade, oferecendo condições ainda mais favoráveis para empresas que dependem do transporte aéreo de mercadorias de alto valor agregado ou com necessidade de rapidez na distribuição.

Segundo a Fraport Brasil, o crescimento foi observado tanto nas operações de importação quanto nas de exportação. No segmento de importação, um dos

destaques foi o aumento no volume de cargas de uma empresa ligada ao setor de transmissão de energia, especialmente equipamentos como geradores.

Já nas exportações, o principal impulso veio do elevado embarque de calçados registrado no início do ano, evidenciando a relevância da indústria gaúcha para o comércio exterior.

Responsável pelo Terminal de Cargas Internacional do aeroporto, a Fraport destaca que está preparada para atender operações logísticas de alta complexidade, oferecendo infraestrutura especializada e equipes capacitadas para movimentar grandes volumes de mercadorias com eficiência e segurança.

O terminal conta com amplos armazéns destinados às operações de importação e exportação, áreas segregadas para câmaras frigoríficas em diferentes

faixas de temperatura, espaços específicos para cargas perigosas e de alto valor, além de estrutura para recebimento de caminhões, estacionamento com cerca de 600 vagas, 17 docas — sendo nove destinadas à importação e oito à exportação —, além de áreas locáveis e escritórios de órgãos públicos responsáveis pelos processos de fiscalização e liberação das mercadorias.

A diversidade de cargas movimentadas demonstra a importância estratégica do Teca Internacional para diferentes segmentos da economia. Pelo terminal passam produtos das indústrias metalmeccânica, eletrônica, de ferramentas, farmacêutica, têxtil, coureiro-calçadista e de máquinas e equipamentos, além de mercadorias perecíveis, produtos agropecuários, hospitalares e alimentícios.

A infraestrutura também já

demonstrou capacidade para atender operações especiais de grande porte. Em 2025, por exemplo, o aeroporto realizou embarques internacionais que evidenciaram a eficiência da operação logística. Em agosto, um cargueiro Boeing 767-300 da Latam Cargo decolou de Porto Alegre com destino aos Estados Unidos transportando 51 toneladas de produtos.

Dias antes, outra operação, realizada por uma aeronave A330-200F da Avianca Cargo, embarcou aproximadamente 60 toneladas de cargas para o mercado norte-americano. Todo o processo logístico foi concluído em cerca de 48 horas entre a chegada da carga ao terminal e o envio ao destino final.

De acordo com a administradora do aeroporto, essas operações evidenciam não apenas a capacidade técnica do terminal, mas também a integração entre a equipe da Fraport Brasil e órgãos, como a Receita Federal, garantindo agilidade, segurança e confiabilidade ao processo de exportação.

A expectativa é que o crescimento da movimentação de cargas continue nos próximos anos. O Teca Internacional opera com capacidade para ampliar significativamente o volume processado, fortalecendo as exportações da produção gaúcha e aumentando a competitividade do Rio Grande do Sul no comércio internacional.

Entre os diferenciais apontados pela concessionária está a classificação do terminal no padrão Triplo A (AAA), considerada a mais elevada em qualidade, infraestrutura e tecnologia para operações logísticas. A estrutura foi concebida para oferecer elevada eficiência operacional, segurança e otimização de custos, atributos valorizados pelas empresas que atuam no comércio exterior.

Outro fator considerado decisivo para o desenvolvimento das operações é a ampliação da pista de pousos e decolagens do Aeroporto Salgado Filho, concluída em 2021. Com 3.200 metros de extensão, a pista permite a operação de aeronaves de maior porte e autonomia, ampliando a capacidade para voos internacionais de longa distância e para o transporte de cargas mais volumosas.

TECNOLOGIA

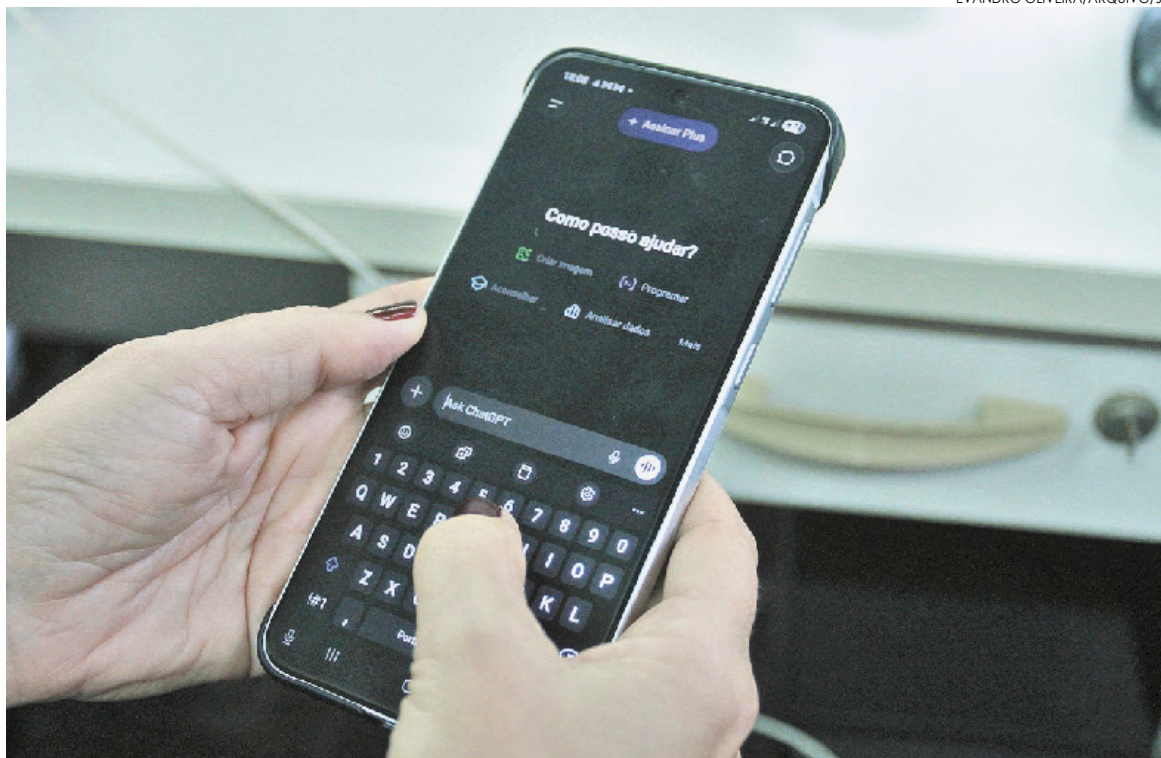
Setor logístico ainda investe pouco em IA

Um dos principais entraves para ampliar o uso da Inteligência Artificial é a falta de conhecimento prático

Apesar do avanço da Inteligência Artificial (IA), muitas empresas ainda não exploram sua capacidade de forma eficiente, mesmo com seu uso já consolidado como peça-chave no desenvolvimento das operações. De acordo com a 2ª edição do levantamento “Na Rota do E-commerce”, realizado pela Loggi em parceria com a Opinion Box, 86% dos empreendedores afirmam não aproveitar todo o potencial da IA, o que evidencia um cenário de baixa maturidade no uso da tecnologia. Há consciência sobre o valor da IA, mas dificuldade em transformar esse potencial em aplicação prática, ou seja, o empreendedor sabe que pode avançar, mas não sabe como operacionalizar esse movimento.

A IA vem sendo aplicada, principalmente, em áreas com retorno mais rápido e visível, enquanto funções estruturais ainda apresentam menor uso. Entre os entrevistados, 62% utilizam a tecnologia em marketing e criação de conteúdo.

Outras áreas com destaque são gestão e planejamento (38%), atendimento ao cliente



EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC

Tecnologia vem sendo mais aplicada em áreas com retorno mais rápido e visível, diz pesquisa

te (29%), desenvolvimento de produtos (26%) e vendas e conversão (24%). Já setores como operação, logística e finanças aparecem com menor adoção.

No nível das atividades diárias, a IA é considerada indispensável sobretudo para criação de conteúdo (35%), análise de dados e relatórios (22%) e atendimento ao cliente (17%). O dado reforça uma percepção ainda limitada do papel da tecnologia, frequentemente associada ao suporte e comunicação, e não

como motor de eficiência operacional ou tomada de decisão.

Os principais benefícios percebidos pelos empreendedores estão concentrados em produtividade (48%), qualidade do conteúdo (44%) e agilidade operacional (38%), reforçando o papel da IA como ferramenta de otimização de tarefas.

Já entre os possíveis impactos, a retirada da IA já teria efeitos relevantes: 41% dos entrevistados afirmam que a ausência dessa tecnologia geraria impac-

to médio em seus negócios, enquanto 20% considera como alto impacto.

Entre os principais entraves para ampliar o uso da IA estão as preocupações com segurança de dados (37%), falta de conhecimento prático (33%) e tempo disponível para aprendizado e desenvolvimento (27%).

Ainda destaca a preocupação com a qualidade e confiabilidade das respostas (26%), o receio de dependência excessiva da tecnologia (22%), além de

barreiras estruturais e culturais, como resistência interna (19%), custos (19%) e dificuldade de integração com sistemas existentes (17%), evidenciando que os desafios vão além do acesso à tecnologia e passam pela maturidade organizacional para sua adoção.

A pesquisa mostra que 71% dos empreendedores reconhecem a importância da IA para o crescimento atual dos negócios, porém o uso da tecnologia ainda ocorre de forma pouco estruturada. Atualmente, 36% utilizam IA de maneira pontual, voltada à resolução de demandas específicas, 24% estão em fase de testes ou aprendizado de IA e 23% usam IA de forma estratégica integrada aos objetivos do negócio.

Esse cenário se reflete também na frequência e na forma de uso: 45% recorrem à IA algumas vezes por semana e apenas 31% utilizam diariamente, enquanto 56% operam com duas a três plataformas simultaneamente, muitas vezes de forma isolada. O dado revela uma adoção considerável, porém fragmentada, reforçada pelo uso de múltiplas ferramentas, com destaque para ChatGPT (86%) e Gemini (46%), além de 50% que ainda dependem de soluções externas específicas, evidenciando uma oportunidade clara de evolução na integração e no planejamento do uso da IA.

NEGÓCIOS CORPORATIVOS

Expansão dos condomínios logísticos impulsiona demanda por empilhadeiras e modernização das operações

A expansão dos condomínios logísticos no Brasil tem transformado a dinâmica da armazenagem e impulsionado investimentos em infraestrutura, tecnologia e equipamentos para movimentação de cargas. Com o aumento da demanda por centros de distribuição mais modernos e eficientes, cresce também a necessidade de soluções capazes de garantir produtividade, segurança e agilidade nas operações, colocando as empilhadeiras no centro da estratégia

logística de empresas dos mais diversos segmentos.

Segundo levantamento da SiiLA, o Brasil possui atualmente cerca de 27,5 milhões de metros quadrados de condomínios logísticos de classes A+, A e B, volume que vem crescendo impulsionado pela expansão do comércio eletrônico e pela descentralização das operações logísticas. Até o fim de 2026, a projeção é que o país receba 4,9 milhões de m² adicionais em condomínios logísticos.

Esse crescimento acompanha a expansão do comércio eletrônico. Conforme projeções da Associação Brasileira de Inteligência Artificial e E-commerce, o segmento deverá movimentar R\$ 259 bilhões em 2026, um crescimento de aproximadamente 10% em relação ao registrado em 2025.

Para acompanhar esse ritmo, empresas têm ampliado investimentos em equipamentos de movimentação de materiais, especialmente empilhadeiras elétricas, retráteis e modelos voltados para operações em corredores estreitos, capazes de otimizar o aproveitamento dos galpões e aumentar a produtividade.

De acordo com Humberto Mello, diretor da Tria Empilha-

deiras, marca de equipamentos para manuseio e transporte de cargas e baterias de lítio, a expansão da infraestrutura logística também eleva o nível de exigência sobre a operação interna dos armazéns.

“A questão é que não basta construir galpões maiores. É preciso garantir que toda a movimentação interna acompanhe a velocidade que o mercado exige. As empilhadeiras não são mais só equipamentos de transporte de cargas, são ativos estratégicos, capazes de impactar diretamente produtividade, segurança, utilização do espaço e custos operacionais”, afirma o diretor.

Além do aumento da capacidade instalada, os novos condomínios logísticos têm sido projetados para operações com

maior verticalização de estoques, exigindo equipamentos mais modernos e adaptados a diferentes tipos de carga. Isso também impulsiona a procura por soluções de locação e contratos de manutenção preventiva, permitindo maior previsibilidade financeira às empresas e disponibilidade operacional dos equipamentos. Na avaliação de Humberto, a modernização da intralogística tornou-se um fator decisivo para empresas que buscam competitividade.

Diante da expansão contínua da infraestrutura logística no país e da crescente pressão por entregas rápidas, Mello aponta que a tendência é que os investimentos em equipamentos de movimentação de cargas acompanhem esse movimento.

MINUTO VAREJO

Fritz&Frida estreia novo CD para crescer no País

Delly's, que comprou a marca em 2022, quer ampliar a penetração dos produtos

Patrícia Comunello

patriciacomunello@jornaldocomercio.com.br

Uma marca que está no dia a dia dos gaúchos, do arroz e feijão à pipoca e amendoim, está elevando o cacife no mercado nacional. Para isso, um fator é decisivo: capacidade logística. Uma nova estrutura que estreou na última sexta-feira vai dar condição de expansão da Fritz&Frida, hoje da Delly's Food Service, uma das grandes players nacionais no abastecimento de alimentação.

O novo centro de distribuição (CD) começou a rodar na pequena Ivoti, distante 55 quilômetros de Porto Alegre.

O hub agora tem 10 mil metros quadrados e fica em frente à fábrica. O novo complexo é o quarto aberto pela Delly's desde 2025, que teve três novos CDs na operação (um no Mato Grosso e dois em Minas Gerais), informou a empresa. A Fritz&Frida está nos três estados do Sul, em São Paulo, no Espírito Santo, em Minas Gerais, em Goiás, no Mato Grosso, no Mato Grosso do Sul, no Amazonas e em regiões do Nordeste, como o Sul da Bahia. A Fritz&Frida tem portfólio com mais de 300 produtos, entre temperos,



DELLY'S/DIVULGAÇÃO/JC

Complexo que estreou em Ivoti tem 10 mil metros quadrados e receberá 80 a 100 caminhões por dia

cereais, farináceos, sobremesas, doces, bebidas e itens para preparo culinário.

No novo CD, são 12 docas, mais do que triplicando o funcionamento. Segundo os gestores, a nova estrutura dará conta de 80% do território gaúcho, com entrega até o dia seguinte. No prédio atual, são apenas quatro docas. A capacidade de armazenar paletes passou de 5 mil para 9,5 mil posições. Além disso, a armazenagem verticalizada subiu de oito para 12 metros, detalha

a companhia. Entre 80 a 100 caminhões poderão se movimentar por dia no novo CD.

“Teremos plenas condições de atender novos mercados, com mais agilidade e eficiência, mantendo sempre a qualidade e o compromisso com a tradição da Fritz&Frida, sem perder as raízes gaúchas que construíram uma relação de confiança com os consumidores”, afirma, em nota, o diretor regional da empresa no Rio Grande do Sul, Romulo Johann. A Delly's atende 190 mil clientes em

mais de 2,6 mil municípios, com 18 mil entregas diárias e cobrindo 80% do território nacional. O grupo tem 18 CDs, frota de 1.520 veículos e mais de 6 mil funcionários. É considerada a maior distribuidora de food service do País. Ocupa a sétima posição no ranking da Associação Brasileira de Atacadista e Distribuidores (Abad), pelo NielsenIQ 2026.

O faturamento da Delly's com as duas unidades gaúchas - além de Ivoti, tem outra em Estância Velha -, é de R\$ 1 bilhão por ano.

Para 2026, a projeção é alcançar R\$ 1,3 bilhão. “A fábrica da Fritz&Frida permanecerá na unidade atual, enquanto o novo espaço será dedicado exclusivamente à armazenagem e distribuição de produtos secos”, detalha a companhia. A Delly's fez a aquisição da empresa dona da Fritz&Frida, a Fröhlich, em dezembro de 2022, por cerca de R\$ 159 milhões.

Após a integração à estrutura da Delly's, registrou crescimento de cerca de 30% nas vendas e expansão de 40% na base de clientes. Atualmente, cerca de 12% do faturamento já vem de fora do Rio Grande do Sul. Em Várzea Grande (MT), entrou em operação um centro de distribuição com 2 mil metros quadrados.

O investimento foi superior a R\$ 10 milhões e a unidade gera mais de 100 empregos diretos, impulsionando o crescimento da operação no Centro-Oeste, com meta de dobrar o faturamento no Estado e acelerar em 20% o avanço regional. Já as duas unidades em MG estão instaladas em Montes Claros e em Uberlândia.

As operações são do tipo cross docking e funcionam como pontos de apoio logístico. Com investimento de R\$ 500 mil nas duas operações e criação de mais de 50 empregos diretos e indiretos, a Delly's amplia o atendimento no interior do Estado, fortalecendo a distribuição de farinhas e produtos de mercearia seca.

CONCESSÕES

Antaq contraria Casa Civil e diz que não mudará leilão do Tecon Santos 10 sem análise

O modelo de concorrência que será usado no leilão do Tecon Santos 10, previsto para ser o maior da história no setor portuário, chega a um novo embate. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fez uma crítica direta à tentativa da Casa Civil de alterar a modelagem do leilão do Tecon Santos 10 e deixou claro que não pretende incorporar automaticamente as mudanças defendidas pelo governo para o maior projeto portuário do País. A reportagem da Agência Folhapress teve acesso a um despacho técnico da agência, documento que foi enviado na semana passada à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI) da Casa Civil e ao Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor).

No documento, a Antaq é categórica ao afirmar que “a unanimidade dos posicionamentos técnicos” que ela reuniu até aqui não pode “absorver acriticamente os subsídios redigidos pela SEPPI” da Casa Civil, que propõe flexibilizar as regras de participação no leilão.

O Tecon Santos 10, desenha-

do para ser o maior leilão de terminal de contêineres da história do País, prevê investimentos da ordem de R\$ 5,6 bilhões ao longo da concessão. A expectativa é que o terminal acrescente cerca de 3,5 milhões de toneladas por ano à capacidade atual de Santos, praticamente dobrando a movimentação atual de contêineres do complexo.

A divergência está concentrada nas regras de participação no leilão. A agência e o Mpor defendem a modelagem que já passou pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e por estudos técnicos da Antaq, na qual os operadores que já atuam no porto de Santos ficariam fora da primeira fase da disputa e só poderiam participar posteriormente, se não houvesse vencedor na primeira etapa. Se-

ria uma forma de evitar concentração de mercado.

Depois que tudo isso já estava decidido, a Casa Civil pediu a revisão dessas regras, para permitir que qualquer grupo dispute já na etapa inicial, desde que assuma o compromisso de vender seus ativos atuais caso vença a licitação. Segundo a pasta, teria havido uma “falha na comunicação das diretrizes governamentais” sobre os planos pretendidos para o terminal, o que levou “a agência a adotar o remédio mais restritivo à participação dos agentes que já operam no porto de Santos”.

O posicionamento causou forte desconforto entre técnicos da Antaq e do Mpor, que viram no ato da Casa Civil uma mera imposição política que despreza todo o caminho percorrido até o mo-

mento e não apresenta justificativas consistentes que embasem a adoção a uma posição “diametralmente distinta”, como aponta a agência.

“Tal opinativo técnico [da Casa Civil] não pode, vênica máxima, ser adotado de forma automática”, afirma a Antaq, lembrando que, ao considerar que o TCU validou integralmente a decisão da agência, “não se vislumbram razões para alteração da decisão regulatória”.

O documento diz que a Antaq tem “competência legal expressa para estabelecer restrições, limites e condições em editais” e que isso é uma “competência exclusiva, indelegável e protegida pela autonomia das agências reguladoras”, enquanto o governo define suas políticas públicas.

OPINIÃO

Logística e o mercado de data centers

João Prada

Diretor de Operações da DHL Supply Chain

A corrida global pela Inteligência Artificial está impulsionando uma transformação profunda na infraestrutura digital. Empresas de tecnologia, provedores de nuvem e governos investem bilhões de dólares na construção de data centers capazes de processar volumes cada vez maiores de dados. Nesse cenário, a atenção costuma se concentrar em servidores, chips de última geração, consumo de energia e capacidade computacional. Todos esses elementos são essenciais, mas existe um fator que recebe menos destaque e que será determinante para sustentar essa expansão: a logística.

Na minha visão, o crescimento do mercado de data centers não será definido apenas pela disponibilidade de tecnologia. Ele dependerá da capacidade de construir cadeias logísticas compatíveis com a velocidade e a complexidade desse setor. Sem essa estrutura, a expansão dos investimentos encontra limites

operacionais difíceis de superar.

Segundo a McKinsey, a demanda global por capacidade de data centers pode crescer entre 19% e 22% ao ano até 2030, impulsionada principalmente pelas aplicações de inteligência artificial generativa. A consultoria estima que os investimentos globais em infraestrutura de data centers poderão ultrapassar US\$ 6 trilhões até o final da década. Esse crescimento exige muito mais do que novas instalações, ele demanda uma estrutura capaz de movimentar equipamentos de alto valor agregado, coordenar fornecedores globais e garantir a disponibilidade de componentes críticos.

O que mais percebo é que o desafio começa antes mesmo de um data center entrar em operação, pois a implantação de uma única instalação envolve o transporte de milhares de equipamentos vindos de diferentes países e fornecedores. Servidores, racks, sistemas de armazenamento, componentes de rede e infraestrutura elétrica precisam chegar no momento certo para evitar atrasos em projetos que

frequentemente envolvem investimentos bilionários. Depois da inauguração, a logística ganha uma nova dimensão. Como os data centers operam continuamente e sustentam serviços essenciais para empresas e consumidores, qualquer falha pode gerar impactos relevantes. Por esse motivo, o tempo de resposta deixa de ser apenas um indicador operacional e passa a ser um requisito do negócio.

Quando uma peça precisa ser substituída, a reposição muitas vezes ocorre em questão de horas. Isso exige estoques estrategicamente posicionados, processos rigorosos de controle e total visibilidade sobre os ativos armazenados. Em muitos projetos, os centros de distribuição são instalados próximos ao data center para reduzir o tempo de atendimento.

A complexidade aumenta com o ritmo de evolução tecnológica, pois equipamentos utilizados nesse segmento passam por ciclos de atualização cada vez mais curtos. Componentes que hoje atendem aos requisitos de desempenho podem se tornar

insuficientes em poucos meses. Essa dinâmica exige uma gestão de estoque baseada em rastreabilidade, controle de números seriais e capacidade de adaptação constante.

Esse cenário já influencia decisões de investimento em toda a cadeia logística, por exemplo, a recente é a ampliação da estrutura da DHL na América do Norte para atender à crescente demanda por serviços voltados a esse mercado. O movimento reflete uma mudança importante: a logística passou a ocupar um papel central na viabilidade operacional dos data centers.

O Brasil já concentra uma parcela significativa da capacidade instalada de data centers na América Latina e tem atraído a atenção de grandes empresas globais. A expansão da demanda por serviços digitais, os investimentos em conectividade e os incentivos voltados à infraestrutura tecnológica criam um ambiente promissor para novos projetos.

No entanto, a competitividade brasileira não será medida apenas pela capacidade de atrair investimentos. Ela tam-



DHL SUPPLY CHAIN/DIVULGAÇÃO/JC

bém dependerá da construção de um ecossistema capaz de atender às exigências desse mercado. Afinal, a infraestrutura digital não termina na porta do data center. Ela depende de uma cadeia de suprimentos eficiente e preparada para responder rapidamente a qualquer necessidade operacional.

Quanto mais o mercado de data centers cresce, mais evidente se torna a importância da logística para garantir a continuidade dessas operações. Em um setor onde uma interrupção pode gerar impactos significativos, a eficiência logística deixa de ser apenas um diferencial e se torna uma condição necessária para sustentar o avanço da economia digital.

Automação revela déficit de qualificação

Yuri Santos

CEO da Carmak

Durante anos, a automação foi tratada como vilã no debate sobre o futuro do trabalho. Em setores como logística e movimentação de materiais, essa narrativa ainda persiste: máquinas substituindo pessoas, operações mais enxutas, menos empregos. Mas essa leitura já não se sustenta diante da realidade atual. O verdadeiro desafio não é o excesso de tecnologia, é a falta de gente qualificada para operar o que já existe.

Hoje, empresas brasileiras enfrentam uma dificuldade crescente para contratar operadores de equipamentos, técnicos de manutenção e profissionais preparados para lidar com uma operação cada vez mais tecnológica. E isso não é percepção isolada. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), cerca de 69% das indústrias brasileiras relatam dificuldade em encontrar trabalhadores qualificados.

Na logística, esse cenário

se intensifica. Um levantamento da Associação Brasileira de Logística (Abralog) aponta que a escassez de mão de obra qualificada já figura entre os principais gargalos operacionais do setor. Ao mesmo tempo, o Brasil ainda convive com baixos níveis de produtividade: de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a produtividade do trabalho na indústria segue praticamente estagnada na última década.

Esse é o ponto central que precisa ser enfrentado: não estamos substituindo pessoas por máquinas, estamos tentando manter operações funcionando mesmo sem conseguir formar e reter profissionais suficientes. A automação, nesse contexto, não elimina empregos. Ela muda o tipo de trabalho que precisa ser feito. É por isso que o debate sobre automação precisa deixar de ser tratado como uma escolha entre tecnologia e emprego. O desafio real está em garantir que a evolução dos processos seja acompanhada pela evolução das competências dos profis-

sionais que fazem parte dessa transformação.

Empilhadeiras mais modernas, sistemas de telemetria e soluções automatizadas não dispensam operadores, exigem operadores melhores preparados. O profissional que antes executava uma função puramente operacional hoje precisa interpretar dados, tomar decisões em tempo real e interagir com sistemas inteligentes. Isso já está acontecendo. Segundo o relatório "Future of Jobs 2023", do World Economic Forum, cerca de 44% das habilidades dos trabalhadores devem mudar até 2027, impulsionadas principalmente por tecnologia e digitalização. Ou seja: o problema não é a falta de vagas, mas o desalinhamento entre o perfil disponível e o perfil necessário. Ignorar essa transformação é mais perigoso do que a própria automação.

Empresas que resistem a investir em tecnologia por medo de impacto social acabam criando outro problema: tornam-se menos competitivas, mais ineficientes e menos

capazes de crescer, o que, no médio prazo, gera ainda menos oportunidades de trabalho. Por outro lado, empresas que automatizam sem investir em capacitação também erram. Equipamentos subutilizados, falhas operacionais e aumento de riscos são sintomas claros de uma transformação incompleta.

O caminho não está em escolher entre pessoas ou máquinas. Está em integrar os dois de forma estratégica. Isso passa por treinamento contínuo, requalificação de equipes e, principalmente, uma mudança de mentalidade. A operação logística deixou de ser apenas execução: hoje, ela exige inteligência, análise e adaptação constante.

No fim das contas, a automação apenas escancara uma questão que o Brasil vem adiando há décadas: a necessidade urgente de investir em qualificação profissional alinhada à realidade do mercado. Não se trata de proteger empregos do futuro. Trata-se de preparar pessoas para que esses empregos possam, de fato, existir.



CARMAK/DIVULGAÇÃO/JC



A operação logística deixou de ser apenas execução: hoje, ela exige inteligência, análise e adaptação constante