

Uma corrida para reduzir os prejuízos

O transporte rodoviário de cargas passa por um período de instabilidade devido às incertezas nos preços e na própria disponibilidade dos insumos, apesar do aquecimento em vários segmentos da economia: as empresas criam estratégias para trabalhar com margens apertadas de lucro

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A pesar de alguns setores da economia estarem em pleno vapor, como agronegócio, mineração e construção civil, as transportadoras vivem um momento difícil em decorrência do aumento de vários insumos e a defasagem do frete. “O setor enfrenta uma corrida para repassar os aumentos frequentes que está sofrendo e, além disso, teremos campanha eleitoral, copa do mundo, alta dos juros, ameaça de recessão no mundo e, para piorar, uma guerra na Europa. Agravando ainda mais a situação, verifica-se que, mesmo os insumos estando com valores altos, boa parte deles não são encontrados no mercado”, alerta a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística).

A entidade também informa que persiste a condição em que “muitos transportadores não conseguiram reajustar seus fretes adequadamente

comprometendo bastante o caixa das empresas, razão pela qual, o alerta tem caráter vital para a preservação da saúde financeira e da capacidade de investimento das empresas do setor. Portanto, é aconselhável e prudente que o transportador e seus contratantes negociem o repasse da inflação do período e das defasagens anteriores, a fim de manter o equilíbrio de seus contratos, a manutenção da qualidade e a garantia dos serviços de transporte de forma sustentável”, avalia.

A defasagem do frete está, em média, em 13,8%. Para Adriano Depentor, presidente do conselho superior e de administração do Sindi-



cato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), esse é um problema crônico do setor. “Na verdade, isso não deveria acontecer, visto que é uma responsabilidade do empresário que precisa valorizar o seu negócio. Observamos que, quando há um crescimento no custo de qualquer insumo relacionado ao transporte, a indústria e o comércio aumentam o seu preço, porém o transportador não consegue realizar este repasse efetivamente. É uma inabilidade do empresário em repor essas tarifas.”

De acordo com um levantamento realizado pela entidade, em 18 meses, os valores dos itens que influenciam os custos das empresas de transporte rodoviário de cargas aumentaram significativamente. O preço dos veículos cresceu 42%, a mão de obra 12,5% e o combustível 104%, neste período.

O Departamento

de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (Decope) da NTC&Logística, responsável por estudos técnicos voltados à apuração de custos de transporte rodoviário de cargas e logística, informa que o impacto da variação dos preços dos insumos do serviço de transporte rodoviário de carga, registrou nos últimos doze meses os maiores índices de inflação média para o segmento de carga lotação, desde a criação deste índice pela associação em 2003. Já para o segmento de transporte de cargas fracionadas, o valor também é histórico, o maior dos últimos 26 anos, superado apenas pelos números iniciais de 1995.

O acumulado de 12 meses do segmento de carga lotação alcançou 31,05% em junho de 2022, sustentado pelos 63% de aumento do diesel, enquanto o segmento de cargas fracionadas teve um acumulado de 17,6%. Outros insumos também registraram aumentos, como aditivo Arla 32 70,1%, veículos 31,2%, rodagem 19,3% e aluguéis 10,3%.

A entidade observa que estes valores se referem apenas à inflação dos últimos 12 meses, e não refletem a defasagem do frete que não só persiste, e é reflexo do aumento fora do normal dos insumos pós-pandemia. “Ainda preocupa a falta do recebimento dos de- →



→ mais componentes tarifários, tais como frete-valor que está relacionado aos custos dos riscos legais da atividade e o GRIS que remunera os custos inerentes às medidas de combate ao roubo de carga e os custos decorrentes dele.

Cabe lembrar que muitas vezes os custos adicionais, decorrentes de serviços eventuais são superiores ao próprio frete peso. Uma situação que precisa ser tratada adequadamente pelo mercado rapidamente”, alerta a NTC&Logística.

JSL: diversidade de soluções logísticas e sustentabilidade dos negócios



De acordo com pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o preço do diesel e outros aspectos como a carga tributária e o reajuste do frete são pontos de atenção para as empresas de transporte rodoviário de carga. “Este ambiente dinâmico e de elevada capilaridade tem enfrentado desafios e adversidades oriundas das atuais crises econômica e sanitária vividas pelo país. Na JSL, contamos com um portfólio de

serviços que nos permite oferecer soluções logísticas integradas. Nossa diversidade de atuação nos permite atuar no segmento de operações dedicadas, transporte de cargas e distribuição urbana, que juntos somam aproximadamente 90% da nossa receita”, conta Ramon Alcaraz, CEO da JSL.

O executivo observa que a imprevisibilidade no aumento do preço dos combustíveis aliada à inflação e à alta de juros coloca o setor em um cenário desafiador, diante da elevada pressão de custos. “Isso nos leva a desempenhar uma gestão austera que busca sempre por eficiência e racionalidade. Trabalhamos duro no sentido de nos antecipar aos movimentos de alta e organizamos nosso fluxo de caixa em relação a esse cenário. Na JSL, contamos com mecanismos que nos permitem negociar contratos de longo prazo, além de fórmulas especializadas em mensurar o momento econômico no sentido de

conferir mais previsibilidade à política de preços”, detalha Alcaraz.

Os investimentos estão alinhados ao planejamento estratégico da JSL e ao ritmo de crescimento demonstrado no último ano. Para o ciclo de 2022, a companhia estimou um investimento entre R\$ 400 milhões e R\$ 700 milhões. “Os recursos serão sobretudo direcionados para a expansão da frota de caminhões e máquinas, bem como para demais investimentos necessários ao atendimento de novos contratos já firmados e em negociação, sem incluir futuras aquisições. Nosso Capex também é direcionado para a expansão do parque tecnológico, contribuindo com a maior visibilidade de cargas, redução de custos logísticos por meio do aumento”, diz Alcaraz.

A JSL é baseada em um modelo de negócio que oferece soluções logísticas integradas às indústrias que abastecem o Brasil e o mundo. A diversificação da carteira de clientes passa pelos principais setores da economia como alimentos e bebidas, automotivo, papel e celulose, bens de consumo, siderurgia e mineração, químicos e gases.

Segundo a companhia, a JSL mantém uma frota de caminhões e cavalos mecânicos com 3,9 anos de idade média, cerca de cinco vezes menor do que a média da frota brasileira, que é de aproximadamente 20 anos. Alcaraz destaca que os modelos são tecnolo-



Ramon Alcaraz: “Nossa diversidade de atuação nos permite atuar no segmento de operações dedicadas, transporte de cargas e distribuição urbana, que somam cerca de 90% da nossa receita”

gicamente atualizados e incorporam diversos avanços e permitem um funcionamento mais limpo. A companhia também incentiva agregados e terceiros a renovarem seus equipamentos, contribuindo para a redução de poluentes atmosféricos.

Para mitigar os impactos das emissões de dióxido de carbono e outros gases de efeito estufa (GEE), a companhia tem utilizado caminhões movidos a gás natural veicular (GNV). A empresa realiza também estudos com veículos movidos a biometano, gás obtido a partir da decomposição de resíduos orgânicos, uma alternativa aos combustíveis fósseis. “Embora diversas estações de saneamento e usinas produzam o biometano, sua disponibilidade ainda é pequena. Vale destacar que um dos locais responsáveis pela produção do →

→ gás e gestão de resíduos sólidos está localizado no Rio de Janeiro e é administrado pela Ciclus, que faz parte da CS Infra, empresa do grupo Simpar, holding que controla a JSL. A Ciclus é uma das maiores gestoras de resíduos da América Latina e transforma insumos poluentes em “água desmineralizada, biogás e energia”, conta Alcaraz.

Na área social, a JSL apoia jovens de casas de acolhimento ou em situação de vulnerabilidade social por meio do “Você Quer? Você Pode!”, programa da holding Simpar, destinado a jovens de

casas de acolhimento ou em situação de vulnerabilidade social. Em junho, a empresa promoveu, em Parauapebas (PA), a cerimônia de formatura de 48 alunos da primeira turma desse programa.

O programa foi lançado em 2021, quando formou 24 jovens que foram contratados pela Simpar e suas subsidiárias como jovem aprendiz. Em 2022, foi estruturado para formar mil jovens em um ano e em diferentes regiões do Brasil. O CEO da companhia afirma que a JSL pretende contratar o maior número possível desses jovens, além de

Braspress atravessa momento ‘excepcional’ com crescimento acima de 27%



Mesmo reconhecendo os entraves que o setor de transporte rodoviário de cargas enfrenta, Giuseppe Lumare Júnior, diretor comercial da Braspress, afirma que a empresa tem tido um ano

‘excepcional’. “O crescimento real está na casa dos 27% com tendência de alta, o mercado tem se mostrado muito positivo e há claros indicativos de que as vendas devem crescer até o final do ano. As perspectivas são muito boas. Devemos fechar o ano com crescimento superior aos 27% e nossas operações seguem acontecendo com alto nível de qualidade”, informa.

Na visão de Lumare Júnior, as dificuldades do transporte de cargas continuam as mesmas: problemas de infraestrutura das estradas brasileiras, especialmente nas regiões menos desenvolvidas; riscos crescentes à se-

apoiá-los na descoberta da vocação, sendo um facilitador para sua inclusão no mercado de trabalho.

“A JSL faz parte da economia real e está presente em todo o ciclo de produção, da matéria-prima à distribuição, se desenvolvendo e inovando a partir da antecipação das demandas do seu cliente e das necessidades do mercado. Contamos com um modelo de gestão único, que assegura independência aos nossos negócios, gente experiente com foco em nossos clientes e mantemos a preservação da nossa cultura e valores

gurança da carga e problemas de burocracia fiscal, cuja complexidade tem sido combatida pelas entidades do transporte sem que o governo se mostre sensível ao problema.

“Esse problema, além de atrapalhar as operações, aumenta muitos os custos, sem possibilidade de repasse, dado o acúmulo de outros insumos, que também subiram muito. Aliás, o crescimento de custos foi um capítulo especialmente negativo nos últimos 24 meses. Os aumentos dos combustíveis, por exemplo, acumularam índice superior aos 48%, obrigando o repasse aos clientes, o que tem sido muito desgastante porque nem sempre é possível a absorção total desse custos por parte de muitos deles”, enfatiza o executivo.

O diretor comercial da Braspress diz que a empresa se notabiliza por inves-

para perpetuação das nossas empresas”, informa Alcaraz.

Outro aspecto que contribui com o sucesso da empresa, na visão do executivo, é a construção de um relacionamento de longo prazo com os clientes para assegurar um crescimento futuro graças ao alto nível de confiança nos serviços prestados pela JSL. “Continuaremos focados na digitalização de processos, centralização de atividades e outras iniciativas que contribuam para o crescimento futuro de nossos clientes”, acrescenta.

tir muito e sempre. “Por aqui, dizemos que investimos tudo que ganhamos. No transporte de carga, que é atividade de capital intensivo, o investimento é chamado pela própria demanda, mas o viés da Braspress é de fazer tudo com excelência e sempre dentro das melhores práticas, o que inclui, por exemplo, investir na verticalização operacional, algo que destoa do que se pratica no mercado, que tem seguido tendência de terceirização. Nossa política de investimentos serve ao propósito de fazer cada vez melhor, razão por que não nos furtamos a investir na excelência, mesmo que existam alternativas mais baratas”, afirma.

A empresa tem uma política de renovação constante da frota. “Esse tem sido o foco de nossos investimentos. Temos programações firmes com as →

→ montadoras para entrega de caminhões, mas mesmo assim sofremos os efeitos da falta de peças e componentes, o que eventualmente provoca atrasos de entrega”, completa o executivo.

A Braspress atua no transporte de cargas fracionadas, atendendo todo o Brasil. “Isso atrai muitos clientes ávidos por reduzir o número de parceiros de transporte.



Giuseppe Lumare: “As perspectivas são muito boas. Devemos fechar o ano com crescimento superior aos 27%”

Somos líderes em muitos segmentos econômicos e temos grande participação em muitos outros, com nosso foco principal no B2B, canal de vendas no qual temos grande participação. O B2C tem também forte presença em nossa carteira comercial, dado o interesse por

Produtos químicos exigem cuidados especiais



A Zorzin Logística, com sede em Mauá, no ABC paulista, é especializada em transporte de produtos químicos em geral, com destaque para ácidos e gases. Segundo Gislaine Zorzin, diretora administrativa e de novos negócios

da empresa, a atuação no segmento de cargas perigosas requer especial atenção à legislação.

“Precisamos estar extremamente atentos às questões legais e de segurança. É importante ter todas as licenças, alvarás, documentos e certificações que cercam esse tipo de transporte, além de atender integralmente a legislação vigente, bem como a Lei do Motorista. Treinamentos e rotinas que assegurem que os processos de segurança estejam sendo cumpridos são essenciais, bem como o uso adequado dos EPI destinados a cada operação”, relata.

nossa estrutura nacional e por sermos a única transportadora privada capaz de atender ao que os Correios atendem, tanto em termos de abrangência como de perfil de carga, mas temos sido cuidadosos com esse mercado, na medida em que observamos a explosão da bolha que se expandiu durante a pandemia. A verdade é que agora as expectativas quanto a esse mercado foram reduzidas, ao contrário do que certas visões otimistas esperavam. Quem depende apenas do B2C está tendo um ano difícil”, analisa.

A Braspress se orgulha de ser uma

A executiva comenta que o mercado está bastante favorável para quem atua neste segmento de transporte, apesar dos desafios, como o constante aumento no preço dos combustíveis e dos equipamentos. “Vejo que, no geral, esse está sendo um bom ano para o segmento, estamos sentindo vários setores crescendo e refletindo nas demandas de transporte. Para a Zorzin, em especial, esse ano está sendo maravilhoso, cheio de novos desafios e novos projetos, estamos crescendo mais do que o previsto e para o ano de 2023 as expectativas são ainda melhores”, comenta.

O preço dos combustíveis é uma preocupação para todo o setor e também impacta a empresa. “Sendo um insumo que corresponde, muitas vezes, a mais

empresa com múltiplas iniciativas em sustentabilidade. “Nosso projeto de ESG segue acontecendo rapidamente. Temos práticas de sustentabilidade há muitos anos: tratamento de águas pluviais para a lavagem de frotas, irrigação em jardins e na lavagem de pátios; uso de biodiesel em larga escala; programação de renovação de frotas que inclui o crescimento de participação de veículos elétricos; bem como a coleta de águas pluviais nos telhados e nos equipamentos de ar-condicionado para uso em sanitários; energia renovável e gerenciamento de resíduos”, enumera.

de 40% do nosso custo, a alta dos combustíveis reflete imediata e diretamente no custo final do transporte, causando um aumento de preços na ponta final da cadeia. Esse problema está sendo enfrentado pelo mundo todo, e nós, como todos, estamos trabalhando para diminuir os impactos que essa dificuldade possa causar”, diz Gislaïne Zorzin.

Neste ano, a Zorzin já renovou boa parte da frota e pretende ampliar em 20% o número de veículos. Segundo a diretora da empresa, em 2021 e 2022, 90% da frota foram renovados e atualmente a idade média dos veículos é de quatro anos.

As expectativas da empresa para os próximos meses são bastante positivas. “Estamos extremamente otimistas →

→ e temos perspectivas de abertura de muitas vagas operacionais e administrativas, investimento em novos caminhões, novos equipamentos e em ações de ESG (ambiental, social e governança) que deem oportunidade de mais diversidade e inclusão na nossa equipe”, avalia Gislaine Zorzin.

A executiva informa que a transportadora está em fase inicial de implantação das estratégias ESG. “Hoje, somos parceiros do Instituto Arvoredo, que nos auxilia na plantação de mudas de árvores,



Gislaine Zorzin: “Esse está sendo um bom ano para o segmento, estamos sentindo vários setores crescendo e refletindo nas demandas de transporte.

a fim de compensar o CO₂ que emitimos nas nossas operações. Temos também reuso de água para lavagem externa dos caminhões, reciclagem de vários insumos provenientes das operações e estamos implementando diversas ações internas que permitem termos práticas mais sustentáveis, como menos consumo de água e energia elétrica”, detalha.

G10 Transportes espera fechar 2022 com desempenho igual a 2021



Com quatro meses para encerrar 2022, a G10 Transportes, empresa do grupo G10, que atua no transporte e nas subcontratações de fretes, tem expectativa de encerrar o ano pelo menos empatado

com 2021. “Devido ao período eleitoral, só vamos conseguir enxergar de forma melhor o futuro da nossa economia e das políticas públicas, depois de definido quem governará o país”, afirma Claudio Adamuccio, diretor presidente do G10 e diretor administrativo da Transpanorama.

Para o Brasil, as previsões de Adamuccio levam em conta como o cenário político vai se configurar no último quadrimestre e os desdobramentos do cenário internacional. “De toda forma, com a redução dos casos de Covid e um retorno ao novo normal, o brasileiro tem ao menos a oportunidade de trabalhar, ajudando a movimentar a economia interna”, afirma.

Diante dos desafios enfrentados ao longo deste ano, Adamuccio avalia o setor de transporte como sobrevivente. “Todas as empresas têm trabalhado duro para se manter competitivas no mercado e o governo tem tentado fazer o dever de casa, reduzindo o valor do combustível. Mas a minha expectativa é sempre a melhor.”

Apesar das incertezas, a G10 Transportes tem visto oportunidade em todos os segmentos por ter apostado na diversificação do transporte de cargas. “Por isso, na maior parte do tempo a demanda para a empresa esteve normal neste ano”, revela Adamuccio.

“Durante a pandemia não paramos de transportar um só dia, com a força dos nossos motoristas, que também foram heróis ajudando a manter o país abastecido. A empresa deu todo o suporte necessário para que pudessem trabalhar em segurança, com o fornecimento de todo o necessário como medida preventiva ao Covid 19”, relata Adamuccio. “Neste período, investimos bastante nos nossos processos internos, garantindo a melhoria contínua e continuamos a investir em tecnologia e inovação, exemplo disso foi a inauguração da nossa torre de controle, a mais moderna do Brasil.”

O executivo afirma que a empresa sem-



Claudio Adamuccio: “Todas as empresas têm trabalhado duro para se manter competitivas no mercado. A minha expectativa é sempre a melhor”

pre esteve pronta para atender às necessidades do mercado e nunca deixou de investir em melhoria contínua, capacitação e compra de caminhões, mesmo durante a pande-

mia. “A renovação da frota é estratégica para a empresa, levando em consideração a segurança e o conforto dos nossos motoristas, meio ambiente – para emissão de menos poluentes – e a qualidade para o nosso cliente.”

A G10 Transportes tem em sua frota 1.200 conjuntos de caminhões, com implementos graneleiro, tanque, sider, caçamba e baú, dos quais 100 foram adquiridos neste ano. Os novos veículos são Scania e serão utilizados, inicialmente, nas regiões norte e centro-oeste, no transporte de milho, calcário, soja, fertilizantes e outros produtos. Neste momento, com implementos caçamba. A empresa ainda pretende comprar mais 100 caminhões.

Com mais de 20 anos no mercado, a G10 é a segunda maior empresa de transporte rodoviário de cargas do país, reconhecida pelo know-how e capilaridade em todo território nacional, com mais de 160 instalações.