

TECNOLOGIA

ALGORITMOS TRANSFORMAM  
PROCESSOS EM TODA A CADEIA

# Valor<sup>ECONÔMICO</sup>

SETORIAL



LOGÍSTICA

NO HORIZONTE

COM PNL E CONCESSÕES,  
MAIS INVESTIMENTO E INTEGRAÇÃO

ABRIL 2025

WWW.VALOR.COM.BR



## PRESSA PARA ENTREGAR

OS ESFORÇOS DE EMPRESAS E GOVERNOS PARA FAZER A CARGA ANDAR MAIS RÁPIDO E COM SEGURANÇA



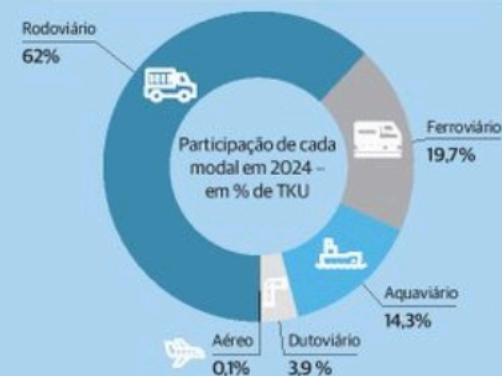
## TENDÊNCIAS

### CARGA MOVIMENTADA NO BRASIL

Evolução anual em toneladas por quilômetro útil – em trilhões de TKUs

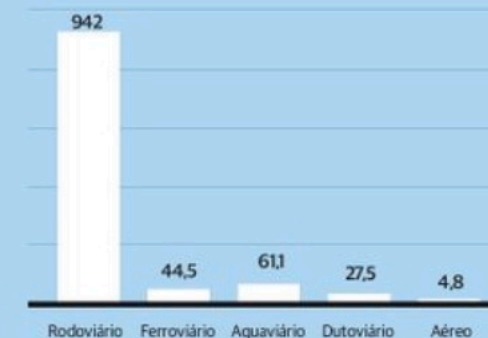
		Evolução
2021	1,928	6,7%
2022	1,956	1,87%
2023	2,024	3,05%
2024	2,085	3%

### MATRIZ DE TRANSPORTES



### CUSTOS DO TRANSPORTE

Valores gastos em cada modal em 2024 – em R\$ bilhões



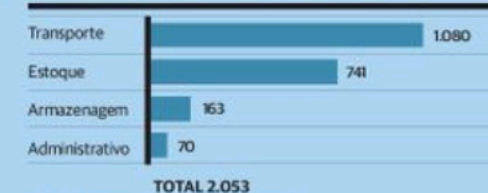
### A EVOLUÇÃO DOS CUSTOS

A representatividade do custo logístico em relação ao PIB – em %

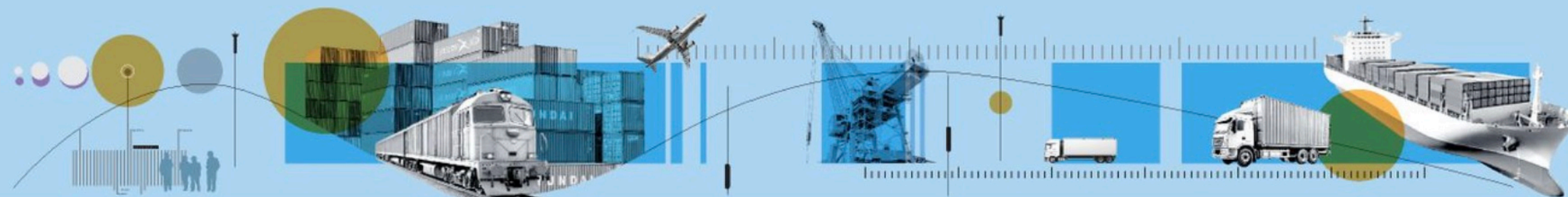


### CUSTOS LOGÍSTICOS

O transporte responde por mais da metade dos gastos totais – em R\$ bilhões



Fonte: Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos)



## MULTIPLICANDO CAMINHOS

INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS PARA DIVERSIFICAR A MATRIZ LOGÍSTICA PODEM REDUZIR CUSTOS E AUMENTAR PRODUTIVIDADE

POR DOMINGOS ZAPAROLLI

A necessidade de o Brasil aprimorar a sua infraestrutura logística e investir no uso mais equilibrado dos meios de transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário vem se tornando mais premente. O momento é desfavorável para o modal rodoviário, e a expectativa é que aumentos nos custos se reflitam em redução nas margens de transportadoras que movimentam cargas pelas estradas. O país está tentando caminhar rumo à multimodalidade — e terá muito a ganhar caso os investimentos em curso pelos setores privado e público sejam bem-sucedidos.

Estudo realizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC) avaliou que a melhor distribuição da carga brasileira em uma matriz logística mais diversificada tem potencial de reduzir em 12,9% o





10

## HOJE, MESMO AS GRANDES EMPRESAS DO SETOR NÃO TÊM CAIXA PARA SUPOORTAR SEIS MESES NO VERMELHO

Pedro Moreira  
PRESIDENTE DA ABRALOG

custo da tonelada transportada no país e gerar uma economia de R\$ 224,76 bilhões por ano, com base em valores de 2022. Outro efeito possível, não levado em conta pelo estudo, seria a redução das emissões de gases de efeito estufa.

O trabalho levou em consideração apenas os modais rodoviário, ferroviário e cabotagem. Nessa configuração, que não inclui o transporte hidroviário, aéreo e por dutos, a participação atual do transporte por ca-

minhões é de 71%. A economia seria alcançada com uma redução da participação do modal rodoviário para 54,93% por meio de uma expansão do transporte ferroviário para 33,59% do total. “É possível alcançar a mudança na matriz logística brasileira em um prazo de dez anos”, diz Rogério Caiuby, conselheiro executivo do MBC. “O Brasil conta com um bom diagnóstico dos gargalos logísticos do país e há anos produz bons planos para avançar na multimodalidade. O que precisa é executar os planos.”

Entre as iniciativas relacionadas por Caiuby com potencial de gerar ganhos logísticos significativos estão a BR do Mar, lei sancionada em 2022 que pretende impulsionar o transporte de cabotagem, mas que ainda não foi regulamentada e implementada, e o Marco Legal das Ferrovias de 2021, que passa por revisão pelo governo atual.

O governo federal propõe um novo modelo denominado de concessão ferroviária com aporte. Segundo o secretário-executivo do Ministério dos Transportes (MT), George Santoro, o novo Plano Nacional de Ferrovias está em fase final de revisão e virá a público nos próximos meses. Ele antecipa que o novo modelo de concessões prevê uma participação minoritária de investimento público complementar ao privado, valor que será calculado de forma a baratear o custo de implementação de cada projeto. Na licitação, levará a concessão a empresa que apresentar a menor necessidade de recursos da União. “Os investimentos para implementação de ferrovias são elevados, o que procuramos é viabilizar os projetos e agilizar a melhora logística”, diz Santoro.

Uma das prioridades do governo com o novo modelo é tirar do papel o

Corredor Ferroviário Leste-Oeste. A ideia é conceder em 2026 a um único operador a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), projetada em 2008 com 1.527 quilômetros (km) de extensão entre Ilhéus (BA) e Figueirópolis (TO), onde se conectará à Ferrovia Norte Sul (FNS). E também a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), planejada em 2010 com uma extensão de 1.393 km entre a FNS em Mara Rosa (GO) e Lucas do Rio Verde (MT).

O governo também planeja melhorar a infraestrutura rodoviária por meio da aceleração do programa de concessões. Para 2025 estão previstos 15 leilões que somam a oferta de 8,4 mil km de estradas. A projeção é que os leilões viabilizem investimentos que somam R\$ 161 bilhões em modernização das rodovias.

A expectativa do MT é que a modernização gerada pelas concessões rodoviárias também incentive novos investimentos complementares que ampliem a oferta de infraestrutura logística intermodal. “Nosso planejamento de obras e concessões é realizado com um olhar no futuro, com base na expansão da demanda por serviços logísticos”, diz Santoro.

Um exemplo é a concessão do trecho de 686,7 km da BR-364 entre Vilhena e Porto Velho, em Rondônia, leilado em fevereiro e que vai gerar investimentos de R\$ 10,23 bilhões por parte do Consórcio 4UM/Opportunity, vencedor do certame. A estrada é um importante corredor logístico para o escoamento de grãos do norte e noroeste de Mato Grosso e de Rondônia, dois Estados que registram grande expansão agrícola. Os grãos são levados de caminhão até o rio Madeira, onde é feito o transbordo para barcas que seguem por vias fluviais até portos amazônicos capazes de fazer

o embarque em navios transoceânicos.

Hoje, o porto público de Porto Velho e as instalações privadas não dão conta de escoar a produção. A baixa capacidade de embarque gera filas de espera de cinco dias no auge do escoamento da safra. A expectativa no MT é que a modernização da rodovia incentive a efetivação de novos projetos de terminais privados previstos para a região. O corredor logístico tam-

DIVULGAÇÃO



## É POSSÍVEL ALCANÇAR A MUDANÇA NA MATRIZ LOGÍSTICA BRASILEIRA EM UM PRAZO DE DEZ ANOS

Rogério Caiuby  
CONSELHEIRO-EXECUTIVO DO  
MOVIMENTO BRASIL COMPETITIVO

bém será importante para viabilizar o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira, que está em fase de estruturação na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Em 2024, o MT investiu R\$ 15,5 bilhões em obras públicas. Santoro diz que a expectativa é manter os investimentos na casa de R\$ 15 bilhões em 2025 e também em 2026.

“Os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes mudaram de patamar nos últimos dois anos”, diz Vander Costa, presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT). “Essa nova realidade gera otimismo para o futuro”, afirma. De acordo com o MT, entre 2023 e 2024 foram realizados nove leilões rodoviários, que devem gerar investimentos de R\$ 111 bilhões. “A melhoria da infraestrutura logística gera ganho de competitividade para a produção brasileira”, diz Costa.

O potencial de ganhos com uma infraestrutura multimodal é grande num país de dimensões continentais como o Brasil. Os custos se multiplicam — reduzindo a produtividade — porque as distâncias são grandes e o modal rodoviário é mais caro. O custo do transporte varia significativamente de acordo com o tipo de carga e a distância percorrida, mas, de forma geral, em média o transporte rodoviário apresenta um custo de R\$ 0,16 por tonelada por quilômetro útil (TKU), enquanto o ferroviário custa cerca da metade, R\$ 0,08 por TKU, e o sistema aquaviário tem capacidade de reduzir a conta em 75% em relação aos caminhões. As estimativas são da Associação Brasileira de Logística (Abralog).

Como o custo do transporte pelas estradas é maior, o modal rodoviário respondeu por 62% da carga movimentada em 2024, mas representou 87,2%

das despesas totais no ano — R\$ 942 bilhões. As ferrovias transportaram 19,7% das mercadorias a um custo de R\$ 44,5 bilhões, 4,12% do total, enquanto o sistema aquaviário respondeu por 14,3% do transporte e 5,66% dos custos — R\$ 61,1 bilhões. Por avião foi transportado apenas 0,1% das mercadorias, o que gerou uma despesa de R\$ 4,8 bilhões. O restante do volume transportado, 3,9%, fluiu em dutos por R\$ 27,5 bilhões.

No total, os custos logísticos somaram R\$ 2,053 trilhões em 2024, o que representou 17,6% do Produto Interno Bruto (PIB). Além das despesas de transportes, na conta também estão contabilizados os gastos com estoque (avaliados em R\$ 741 bilhões), com armazenagem (R\$ 163 bilhões) e com as despesas administrativas (calculadas em R\$ 70 bilhões).

Os gastos com estoques deram um salto depois da pandemia de covid-19 e o início da guerra na Ucrânia. Historicamente na casa de 3% do PIB, o custo do estoque alcançou 6,3% do PIB em 2024. “O cenário internacional é de grande incerteza. As empresas se veem obrigadas a aumentar seus estoques tanto de insumos e matérias-primas quanto de produtos acabados”, diz Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). “O custo da manutenção do estoque é elevado em decorrência da alta taxa de juros cobrada no país.”

O transporte de cargas segue uma trajetória de crescimento moderado no Brasil. Em 2024, avançou 3% e somou 2,085 trilhões de TKUs — unidade que combina toneladas com quilômetros percorridos. “Para 2025, nossa expectativa é de uma expansão equivalente, na casa dos 3%”, diz Lima.

A previsão é que neste ano o

11





## 12 NOSSO PLANEJAMENTO DE OBRAS E CONCESSÕES É REALIZADO [...] COM BASE NA EXPANSÃO DA DEMANDA POR SERVIÇOS LOGÍSTICOS

George Santoro  
SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

aumento da demanda por serviços logísticos seja puxado pelo setor agrícola. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estima que a safra de grãos será recorde, com 323,8 milhões de toneladas colhidas, uma expansão de 10,6% no ano.

A expectativa do mercado financeiro, retratada no boletim Focus do

Banco Central, é de um crescimento do PIB na casa de 2% em 2025. Diante desse cenário, Lima calcula uma expansão da demanda de transporte rodoviário em 2,7% no ano. A oferta de transporte, no entanto, poderá ter dificuldade de acompanhar o aumento da demanda. “Há uma forte escassez de mão de obra no setor”, diz.

Esse é um dos fatores que levam ao aumento dos custos das transportadoras e apontam para uma conjuntura menos favorável. Segundo o consultor, o Brasil contava com 5,6 milhões de caminhoneiros e ajudantes em 2015. Hoje são 4,4 milhões. A principal perda de mão de obra ocorre entre os profissionais conhecidos como agregados — autônomos, proprietários dos veículos, mas prestam serviços para as transportadoras. Eles estão optando por trocar o transporte rodoviário pelo serviço de transporte urbano, no qual encontram condições de trabalho que julgam mais convenientes, por não precisar ficar longe da família por períodos longos e também não precisar dispor de grande capital, como o exigido na compra de caminhões.

De acordo com o IBGE, entre 2022 e 2023, o total de motoristas de aplicativos passou de 1,5 milhão para 2,1 milhões. Segundo pesquisa realizada em janeiro de 2025 pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), 93% dos transportadores rodoviários manifestam dificuldade em contratar motoristas.

“As empresas de transporte rodoviário vão ter que aumentar os salários para atrair profissionais. Vão ter também que investir em frota própria, uma vez que não há tanta disponibilidade de caminhões de propriedade dos agregados como antes. Os custos vão

aumentar”, diz Lima. A mão de obra representa entre 25% e 27% do custo do frete. De acordo com a NTC&Logística, em 2024 esse custo subiu 7%.

Nos últimos 12 meses terminados em fevereiro, o custo do transporte rodoviário de carga fracionada — aquela com várias origens ou destinos — aumentou 6,84%, enquanto o custo do transporte tipo lotação — carga com origem e destino únicos e longas distâncias, típica no agronegócio — subiu 5,23%.

A maioria dos transportadores não está conseguindo repassar o aumento de seus custos para os embarcadores, os donos da carga. “Não está sendo fácil a negociação, muitos transportadores estão até mesmo dando descontos para manter o cliente”, diz Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística. Pesquisa realizada pela associação constatou que apenas 45,5% dos transportadores rodoviários conseguiram reajustar o valor do frete em 2024 — em média, conseguiram um aumento de 4,4%. Por volta de 20% dos transportadores mantiveram os valores contratados e 34,4% ofereceram um desconto médio de 8,2% aos embarcadores. “É uma situação delicada para um setor que registra uma margem de lucro na casa de 5%”, diz Valdivia.

A expectativa dos transportadores não é de melhora nas condições negociais em 2025. “Vamos ter um ano difícil”, diz Pedro Moreira, presidente da Abralog. “Nós tivemos a pandemia e tivemos a greve dos caminhoneiros em 2021, que impactaram o capital das empresas. Agora convivemos com uma inflação alta em nossos custos e uma taxa de juros elevada”, resume. “Hoje, mesmo as grandes empresas do setor não têm caixa para suportar seis meses no vermelho.”





COMÉRCIO EXTERIOR

ROTAS



Obra da ponte entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (no Paraguai), que integra a Rota Bioceânica de Capricórnio



FOTO: SAUL LOBATO / GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL

## NOVOS RUMOS NA AMÉRICA DO SUL

COM 190 OBRAS E CINCO ROTAS LOGÍSTICAS, GOVERNO RETOMA PROJETO DE UNIR INFRAESTRUTURA COM PAÍSES VIZINHOS E CHEGAR AO PACÍFICO

POR CARLOS VASCONCELLOS

Cinco rotas logísticas e 190 obras. A iniciativa Rotas de Integração Sul-Americana, plano do governo federal lançado no fim de 2023, se propõe a integrar a infraestrutura do Brasil e de países da América do Sul, dinamizando o comércio da região. O plano é considerado positivo, mas ambicioso e complexo por envolver outros países. Especialistas preocupam-se também com uma possível falta de continuidade no projeto quando houver transição nos governos.

O primeiro grande marco do Rotas de Integração deve ocorrer no segundo semestre: a inauguração do lado brasileiro da Rota 2, a chamada Rota Amazônica, que vai conectar o Brasil por meio de hidrovias até Peru, Colômbia e Equador e, de lá, por rodovias, até portos no Pacífico. A ideia é que as obras estejam prontas a tempo da COP30, em novembro, em Belém do Pará. O secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento, João Villaverde, explica que falta pouco para a conclusão da rota. "Já realizamos a reforma de portos de passageiros ao longo do trajeto e algumas concessões privadas necessárias para o projeto", diz. "Agora, falta a dragagem do rio Solimões, para permitir a passagem de embarcações de maior calado, e a instalação de um posto de aduana 24 horas em Tabatinga (AM)."

A cidade amazonense faz fronteira simultaneamente com a Colômbia e o Peru e mesmo antes da inauguração já vem registrando um grande crescimento nas exportações. "Em 2024, a exportação de bens e serviços em Tabatinga foi maior do que o volume somado dos últimos sete anos", conta Villaverde. O governo brasileiro vê bom potencial de exportação pela Rota 2 para produtos da bioeconomia, máquinas, equipamentos e bens de consumo provenientes de Manaus, para os países vizinhos e também para a Ásia e a América Central, além de abrir uma rota de importação para produtos primários e têxteis.

A inauguração do trecho hidroviário será o pontapé inicial de um ambicioso plano de infraestrutura, que envolve 11 Estados brasileiros e 12 países sul-americanos. Em 2024, foram desembolsados R\$ 4,1 bilhões em gastos diretos pelo governo federal nas Rotas de Integração. Para 2025,



WASHINGTON COSTA / DIVULGAÇÃO

23



Villaverde, do Ministério do Planejamento, espera concluir obras no Brasil até 2027



foram incluídos mais R\$ 4,5 bilhões na proposta de Orçamento enviada ao Congresso.

A iniciativa conta ainda com US\$ 10 bilhões em recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de instituições internacionais de fomento, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata).

Além da Rota 2, há quatro outros trajetos: Rota 1, Ilha das Guianas, conectando a região Norte ao Atlântico; Rota 3, Quadrante Rondon, uma malha multimodal que une Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas ao Pacífico; Rota 4, Bioceânica de Capricórnio, conectando o Sul e o Sudeste do Brasil até os portos do norte do Chile; e Rota 5, Bioceânica do Sul, partindo do Sul do Brasil até os portos da região central do Chile.

Apesar da grande extensão, o governo tem uma projeção otimista e espera concluir todas as obras do lado brasileiro até 2027. "Muitas obras são projetos que estão prontos e precisam apenas de recuperação, outros são obras iniciadas que foram abandonadas e precisam apenas ser concluídas", afirma Villaverde.

Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), observa que a iniciativa é altamente complexa e que os projetos dependem das parcerias com os demais países para que sejam concretizados até seus pontos finais. "Nós não temos ingerência direta sobre como esses projetos serão tocados na Bolívia, na Colômbia e nos demais países."

No entanto, ela destaca que o impacto das Rotas de Integração vai além da conexão com os demais paí-



ROTA 1  
Ilha das Guianas

ROTA 2  
Amazônica

ROTA 3  
Quadrante Rondon

ROTA 4  
Bioceânica  
de Capricórnio

ROTA 5  
Bioceânica do Sul

## NOVOS PERCURSOS

Por onde vão passar as cinco rotas que visam integrar o Brasil a seus vizinhos

Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento

ses e que elas podem reforçar a logística do país. "A Ferrogrão, por exemplo, incluída no Quadrante Rondon, é muito importante para a logística interna do transporte da produção agrícola, independentemente da conclusão da rota."

Hijjar acrescenta que o Brasil perde competitividade por conta da grande deficiência de infraestrutura logística em todas as frentes e modais. Ela observa ainda que o impacto das Rotas de Integração vai depender de sua competitividade. A especialista cita a Rota 3, do Quadrante Rondon, como exemplo. "Ele está localizado na região que bate recordes de pro-

dução agrícola, com a soja, e inclui obras muito relevantes para nossa competitividade internacional. Mas não podemos garantir que a sua competitividade será realmente maior do que o escoamento pelo Arco Norte. Tudo vai depender da demanda."

Jean Melle, sócio da PwC, por sua vez, considera ambiciosa a previsão de conclusão das obras feita pelo governo brasileiro. "Temos uma série de desafios regulatórios, ambientais, fiscais, de controle aduaneiro e fitossanitário." Outro ponto, lembra, é que o Brasil não tem um bom histórico de gestão de projetos. Segundo ele, talvez fosse mais prudente realizar

as Rotas de Integração por fases, para otimizar os recursos. Melle considera que um dos desafios para o Brasil é transformar a iniciativa das rotas em uma política de Estado, para que o projeto tenha continuidade nos próximos governos. "Não há garantia de que isso vá ocorrer. Um outro grupo político pode dar prioridade a outros projetos, e o mesmo pode acontecer nos outros países."

Por outro lado, o especialista aponta alguns fatores que podem favorecer a continuidade das Rotas de Integração para além do governo Lula e das transições de poder em outros países. "O envolvimento das organizações internacionais de fomento, por exemplo, dá mais firmeza a esses compromissos", diz. Assim como investimentos externos realizados nas rotas. "Os chineses estão colocando US\$ 1,3 bilhão no porto de Chancay, no Peru, e a conclusão da Rota 2 e da Rota 3 é muito interessante para tornar esse porto um hub de importação e exportação entre a Ásia e a América do Sul."

Na avaliação de Melle, a Rota 1, que liga a região Amazônica brasileira às Guianas, é que apresenta menor impacto no comércio exterior. "Embora vá trazer benefícios internos para a infraestrutura", destaca. "Há, por exemplo, projetos de integração da rede elétrica, na Rota 1, com linhas de transmissão que podem trazer mais estabilidade ao grid de energia." Para ele, a Rota 3, do Quadrante Rondon, é a que possui maior potencial imediato, caso seja concluída integralmente até os portos do Pacífico. "Isso traria um caminho mais curto e menos custoso para a Ásia."

Em todas as rotas da iniciativa, o governo brasileiro também aposta



OCHA/ST/100



**Melle, da PwC:  
desafio é transformar  
a iniciativa das  
rotas em política  
de Estado**

no crescimento do comércio intrarregional. Na América do Sul, apenas 15% do fluxo comercial acontece internamente. Na América do Norte, essa proporção é de 40%, enquanto chega a 58% e 62% na Ásia e na Europa, respectivamente. "Sem dúvida, se houver uma integração modal eficiente, de ferrovias, rodovias e hidrovias nessas rotas, com certeza isso pode reduzir custos e ajudar a logística com comércio intrarregional", avalia Melle.

Antônio Márcio Thomé, professor do Departamento de Engenharia Industrial do CTC/PUC-Rio, está cautelosamente otimista com as Rotas de Integração. Ele observa que o projeto retoma importantes iniciativas de governos anteriores, mas que o conjunto é extremamente ambicioso.

Além disso, aponta Thomé, há uma opção por uma logística multimodal, em que um único operador pode realizar a logística de ponta a ponta, integrando os diferentes modais. Embora isso represente um ga-

nho de eficiência, o professor diz que esse modelo encontra dificuldades de implementação no país. "A multimodalidade ainda sofre restrições importantes em todo o país, em função de problemas regulatórios." Ele dá como exemplo o setor portuário, em que há problemas de acesso a infraestruturas como tancagem, entre outros.

Thomé cita ainda outros desafios a serem vencidos. "Precisamos melhorar a integração alfandegária e de vigilância fitossanitária com os países parceiros e melhorar as condições de integração entre os modais", diz.

Para o empresário Paulo de Tarso, diretor do grupo BioGeo Energy, as rotas são importantes, mas o governo deveria olhar também outras oportunidades. "As rotas estão muito voltadas para o Pacífico e estamos deixando um pouco de lado outras oportunidades com parceiros como os árabes e os russos, por exemplo, por meio do Atlântico", diz.

O executivo observa ainda que o governo deveria aproveitar a criação das rotas para fomentar a criação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) que estimulassem a industrialização. "Também seria importante cuidar desde já da criação de infraestrutura de apoio ao longo das vias", acrescenta.

Villaverde, do Ministério do Planejamento, lembra que a iniciativa conta com a participação de outros setores do governo e de instituições públicas, como o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). "Também estamos trabalhando junto aos demais Estados e com a sociedade para observar as oportunidades de conexão dessas novas rotas com a malha de transporte existente." ■





GESTÃO

FROTAS

# TRANSIÇÃO COMPLEXA

VENDA DE VEÍCULOS NOVOS CRESCEU 17,4%, MAS SUSTENTABILIDADE AINDA CONTA POUCO COMO CRITÉRIO NA HORA DA RENOVAÇÃO

POR GENILSON CESAR\*

→  
Ciclo de renovação da Sada inclui modelos sustentáveis, como o caminhão Iveco S-Way

A renovação da frota brasileira de caminhões e outros implementos ligados ao transporte de carga vem sendo executada a passos cada vez mais largos. O objetivo não é apenas retirar de circulação veículos com idade avançada, muitos fabricados nos anos de 1980 ou 1990, em troca de equipamentos mais modernos, com novas tecnologias que trazem mais produtividade. Há também preocupação, ainda tímida, com a sustentabilidade, com a descarbonização no transporte rodoviário de produtos pelo país.

O grupo Sada, conglomerado de logística e transporte de veículos que conta com uma frota de 3,2 mil equipamentos próprios e de terceiros, segue nessa direção, informa Daniela Mediolli, vice-presidente da companhia. No ano passado, a empresa investiu R\$ 70 milhões em um ciclo de renovação de frotas para modelos menos poluentes. Foram adquiridos caminhões médios e pesados, fabricados pela montadora italiana Iveco (modelos Tector, Hi-Way e S-Way), que utilizam gás natural veicular (GNV) e reduzem a emissão de carbono em cerca de 15%.



O processo de renovação da frota de caminhões para o transporte de carga, porém, não é tarefa fácil. Segundo o Ministério dos Transportes, com base em dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), pelo menos 3,16 milhões de veículos rodam nas estradas do país. A maioria com idade média de 20 anos, concentrada nas mãos de pequenas transportadoras e motoristas autônomos, que têm poucas condições de investir na troca dos veículos, com preços cada vez mais altos.

Mesmo assim, a venda de caminhões novos aumentou 17,4% em 2024, segundo dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). A frota cresceu 4,77%, conforme levantamento da Veloe em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), a partir da base de dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Já o critério sustentabilidade ainda é pouco levado em conta na renovação da frota. Pesquisa do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) sobre iniciativas pró-redução de emissões no transporte de cargas deu 11 opções aos entrevistados. Ações com uso de combustíveis alternativos ficaram em oitavo lugar e as ligadas a veículos elétricos, em nono.

A Iveco começou a vender no

Brasil as linhas de veículos utilitários elétricos e Daily, por enquanto importados da Europa. “À medida que os contatos com os clientes evoluem e a demanda aumenta, a produção do modelo será nacionalizada”, diz Márcio Querichelli, presidente da Iveco para a América Latina. “Trata-se de uma solução para transportadoras e autônomos que operam em centros urbanos, buscando um transporte mais sustentável, especialmente em um cenário de crescente preocupação com questões ambientais”, afirma.

Os caminhões elétricos são também importante vertente da produção de veículos da sueca Volvo. Alguns dos novos modelos já estão sendo vendidos em vários países, inclusive no Brasil. “Mas, por conta dos desafios na infraestrutura de abastecimento e do custo mais elevado de investimentos na aquisição, caminhões elétricos pesados ainda têm volume restrito em nosso mercado”, diz Alcides Cavalcanti, diretor-executivo da Volvo Caminhões no Brasil.

O atual foco dos investimentos da companhia é o desenvolvimento de motores de combustão de alta eficiência, considerados de menor impacto ambiental. Meses atrás, a Volvo lançou no país o caminhão B100 Flex, que pode rodar com até 100% de biodiesel em qualquer proporção



Cavalcanti, da Volvo: caminhões elétricos pesados ainda têm volume restrito

do biocombustível. “Com redução de emissões de CO<sub>2</sub> de até 90%, o B100 Flex contribui para a descarbonização dos transportes no país de forma imediata”, diz Cavalcanti.

Segundo ele, o novo caminhão é destinado a empresas que produzem seu próprio biodiesel, já que o combustível ainda não está disponível nos postos. A Ibor Transporte Rodoviário, de Juiz de Fora (MG), por exemplo, começou a utilizar biodiesel produzido a partir de óleo de cozinha reciclado, em dez caminhões B100 Flex que adquiriu da Volvo. Já a parceria entre a Bunge e a Martelli Transportes prevê utilização também de dez caminhões da montadora sueca compatíveis com o biodiesel a ser produzido a partir de óleo de soja na planta da Bunge em Nova Mutum (MT).

Com 6,5 mil veículos e 4,5 mil implementos rodoviários, a JSL credita os baixos níveis de emissão de carbono em seu negócio (redução de 103,3 mil toneladas de CO<sub>2</sub> em 2023) ao investimento na gestão da frota em conformidade com as mudanças climáticas. Mas é preciso trabalhar muito mais, inclusive para ajudar os caminhoneiros autônomos, e acelerar a modernização da frota brasileira, avalia Fernando Antônio Simões, presidente da Simpar, holding controladora da JSL.

“Para essa transição é necessária a implementação de um programa robusto do governo, aliado à participação de grandes empresas que compõem o ecossistema do transporte, promovendo uma renovação que beneficie caminhoneiros e tenha impacto em todas as áreas afetadas – segurança, saúde pública, meio ambiente e produtividade”, afirma. ■

\*Colaborou Chico Santos

## RAIO X

Evolução da frota de veículos de carga em 2024 em relação a 2023

		% aumento 2024
Caminhão	3.158.606	+70.572
Reboque	2.411.954	+153.856
Semirreboque	1.368.907	+80.538
Caminhão-trator	948.214	+55.534
Total 2023	7.805.681	Aumento total em 2024 = +359.800
		4,77

Fonte: Levantamento Veloe/Fipe/Senatran





Triciclo elétrico da Fever Mobilidade, que espera vender entre 450 e 600 veículos do tipo neste ano

FOTO: DIVULGAÇÃO

## LIMPEZA NA ÚLTIMA MILHA

ELETRIFICAÇÃO DE FROTAS E USO DE COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS FAZEM PARTE DAS ESTRATÉGIAS PARA MITIGAR EMISSÕES DE CARBONO

POR ANDRÉ TOMAZELA

Apenas 1% das grandes indústrias e varejistas do país lideram a descarbonização da logística, enquanto 54% ainda desenvolvem estratégias e 45% estão no estágio inicial, segundo pesquisa do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) com 120 das maiores empresas do setor. Para Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Ilos, a logística tem impacto relevante nas emissões de gases de efeito estufa (GEE). “Quem não adotar medidas pode sofrer sanções ou perder investidores e clientes”, alerta.

Para reduzir emissões e custos, empresas apostam na consolidação de cargas e otimização de rotas. Já a última milha, etapa mais poluente da logística, exige soluções inovadoras, como eletrificação de frotas e combustíveis alternativos. A Fever Mobilidade, que atende os setores de alimentos, bebidas, lavanderias e pet shops, vendeu 200 triciclos elétricos em 2024 e projeta a venda de 450 a 600 em 2025.

Com 40 pedidos em março de veículos urbanos de carga (VUCs), a empresa pretende vender 1,2 mil unidades por ano. “Quando mostramos que o custo operacional de um elétrico pode ser até

85% menor que o de um a combustão, as negociações avançam”, diz o CEO da Fever, Nelson Fuchter Filho. Além da economia, cada veículo evita a emissão de até 37,5 toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) em três anos e oferece mais conforto aos motoristas.

Grandes varejistas também buscam a descarbonização. O Mercado Livre aposta em veículos elétricos, a biometano e gás natural desde 2020. Em 2024, sua frota elétrica chegou a 3,6 mil veículos, mais da metade no Brasil. Além disso, opera 190 movidos a combustíveis alternativos, incluindo caminhões a gás natural, que emite 18% menos CO<sub>2</sub>, e biometano, que elimina totalmente as emissões. Foram mais de 70 milhões de pacotes entregues com menor impacto ambiental, evitando a emissão de 11 mil toneladas de CO<sub>2</sub>.

Mesmo com infraestrutura limitada, a empresa expandiu sua frota elétrica em 60% na América Latina e 100% no Brasil. “Somos a empresa privada com a maior frota elétrica da América Latina”, diz Frederico Rezek, diretor sênior de transportes. A empresa também aposta na otimização logística com inteligência artificial e robôs.

Para mitigar as emissões do escopo 3, que são mais de 80% do total, o Magazine Luiza, com seu operador logístico próprio, o Magalog, aposta em modais sustentáveis e tecnologia. Segundo Marcio Chaer, diretor de operações de transporte, a frota supera 50 veículos elétricos, híbridos e a biocombustíveis, com os primeiros 23 VUCs elétricos introduzidos em 2021. “Também otimizamos a roteirização com inteligência artificial para diminuir distâncias”, diz.

Entre as iniciativas, o “ship from store” permite entregas em um raio de

até dez quilômetros a partir das lojas, reduzindo a dependência dos centros de distribuição e economizando até 80% de combustível. Já a cabotagem, usada no abastecimento de armazéns e transferências de estoque, substitui seis caminhões por viagem, diminuindo o consumo de combustíveis em 30% e as emissões de CO<sub>2</sub> em 70%.

A queda nas emissões de CO<sub>2</sub> rendeu à PepsiCo Brasil o Selo Verde (Gold) do Instituto Brasileiro de Transporte Sustentável (IBTS). “A certificação reflete nossa estratégia de integrar a sustentabilidade ao modelo de operação”, diz Anderson Pinheiro, diretor de transportes. A empresa tem mais de quatro mil veículos, sendo 170 elétricos ou movidos a gás. Painéis solares já foram instalados em 500 caminhões, e o próximo passo é ampliar o uso de biometano. Com a descarbonização, a PepsiCo

Hijjar, do Ilos: quem não adotar medidas para reduzir emissões pode sofrer sanções

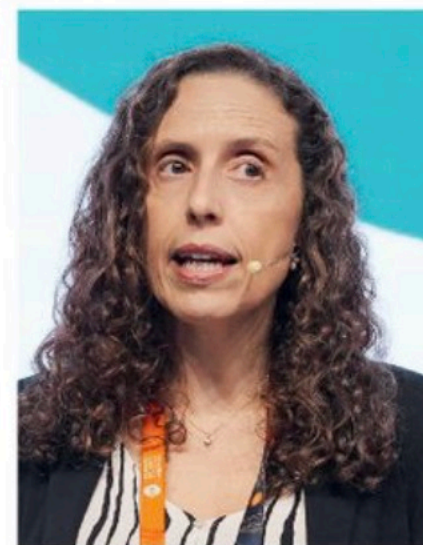


FOTO: DIVULGAÇÃO

busca atingir net zero até 2040 e diminuir 75% das emissões de escopo 1 e 2 e 40% do escopo 3 até 2030, em relação a 2015. No transporte, quer cortar 30% das emissões com frota renovada e soluções sustentáveis na última milha. Desde 2020, já evitou cinco mil toneladas de CO<sub>2</sub>.

Pioneira ao lançar, em 2018, o primeiro caminhão 100% elétrico da América Latina, a Ambev pretende reduzir em um quarto as emissões de CO<sub>2</sub> na cadeia de valor até 2025, com base em 2017. Segundo Bernardo Adão, diretor de suprimentos para a categoria logística, a estratégia envolve substituir parte da frota a diesel por elétricos e otimizar a terceirizada, monitorando rotas. “Utilizamos telemetria para reduzir o consumo de diesel, acompanhando em tempo real a dirigibilidade dos motoristas. Também testamos tecnologias para diminuir o uso de diesel com combustíveis alternativos e aditivos.”

Já a DHL Express quer zerar as emissões de CO<sub>2</sub> até 2050. Até 2030, a empresa investirá 7 bilhões de euros globalmente para cortar 30% das emissões e eletrificar 60% de seus veículos. No Brasil, são 420, incluindo scooters, motos e bicicletas – desses, 56 são elétricos (13% do total). Segundo Amaury Vitor, diretor de operações ground, esse número deve crescer com novos contratos: “A eletrificação não é só tendência, mas uma necessidade ambiental e operacional”. Apesar dos desafios, como a infraestrutura de recarga e a demora na entrega de veículos, os benefícios incluem manutenção de 30% a 40% mais barata, além de mais conforto e segurança. “Executamos 420 rotas diárias, e otimizar trajetórias pode eliminar até 30, reduzindo consumo e emissões”, explica.





MERCADO

OPERADORES



Armazém  
multiclientes da  
FM Logistic na  
região da rodo-  
via Anhanguera  
(SP)

## PRESSÃO DITA AS REGRAS

EXPECTATIVA POR ENTREGAS CADA VEZ MAIS RÁPIDAS LEVA EMPRESAS A COSTURAR PARCERIAS PARA GANHAR EFICIÊNCIA E ASSERTIVIDADE

POR GENILSON CEZAR

**P**arcerias estratégicas entre operadores logísticos e embarcadores de mercadorias, em busca de mais assertividade e eficiência nas entregas aos consumidores finais, têm se revelado as grandes responsáveis pelo crescimento acelerado da logística brasileira nos últimos anos, avalia Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). Segundo ela, a receita dos operadores – um agrupamento de mais de 1,3 mil empresas que empregam 2,3 milhões de pessoas – passou de R\$ 166 bilhões em 2021 para R\$ 192 bilhões em 2023, o que não significa ausência de desafios.

“O que estamos vendo é o mercado ditando as regras do jogo para os operadores logísticos, que agora precisam lidar com pedidos a serem entregues no mesmo dia ou no dia seguinte, quando não nas próximas horas, o que os leva a estruturar operações específicas para lidar com uma infinidade de produtos”, diz Cunha. “Embarcadores de todos os nichos – do e-commerce ao agro – são cada vez mais desafiados em termos de produtividade, nível de serviço, custos e preços pelos seus clientes finais. Isso aumenta a necessidade de fortalecer e consolidar parcerias com



os operadores logísticos”, explica.

A norte-americana Penske Logistics, um dos principais fornecedores de soluções para a cadeia de suprimentos, armazenagem e logística do setor automotivo brasileiro, por exemplo, fechou parceria com a montadora alemã Mercedes-Benz para gestão de seu novo centro de distribuição de peças, em Itupeva (SP). Além disso, a operadora inaugurou um armazém multiclientes em Cajamar, na Grande São Paulo, com investimento superior a R\$ 3 milhões. O armazém tem localização privilegiada – fica perto do aeroporto internacional de Viracopos, em Campinas (SP) – e permite modulação de espaço e rateio de custos entre clientes. Pelo menos cinco clientes devem operar simultaneamente o novo armazém, mas a empresa espera atrair também pequenas e médias empresas. “É um modelo que traz uma série de benefícios”, diz Paulo Sarti, diretor-presidente da Penske no Brasil.

O fechamento de novos contratos em escala crescente reflete o alinhamento com as necessidades dos clientes, diz Ramon Alcaraz, CEO da JSL, empresa que tem mais de 30 mil empregados, 84 centros de distribuição, 1,4 milhão de metros quadrados dedicados à armazenagem e atua em 17 segmentos de negócios. “A JSL é hoje um empilhamento de contratos”, diz Alcaraz. “Saio todo dia em busca de projetos grandes que vão garantir o crescimento nos próximos anos”, acrescenta. No último trimestre de 2024, a empresa divulgou fechamento de contratos para os próximos 60 meses que somaram quase R\$ 5 bilhões.

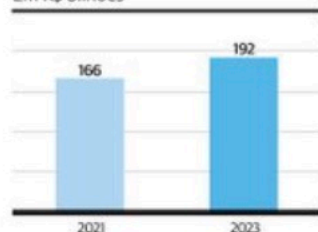
A JSL ainda não consolidou os números de 2024, mas caminha para se tornar uma empresa com receita anual entre R\$ 10 bilhões e R\$ 11 bi-

## PAPEL RELEVANTE

Evolução do setor entre 2021 e 2023

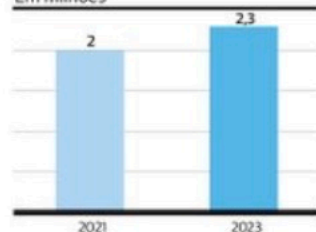
### Receita bruta

Em R\$ bilhões



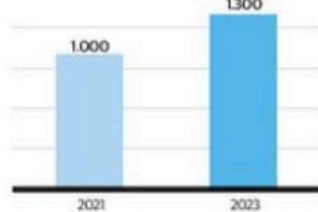
### Empregos

Em milhões



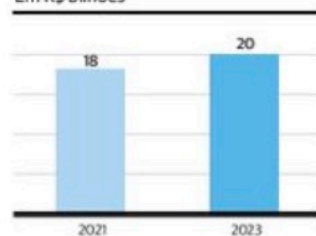
### Total de empresas

Em R\$ bilhões



### Investimento Capex

Em R\$ bilhões



Fonte: Abol/Ilos

lhões, fruto de um crescimento acelerado a partir de 2020, quando abriu seu capital e enveredou por uma estratégia de aquisições. “Mas isso não significa que estamos focados apenas na incorporação de empresas – 50% do crescimento acontece de forma orgânica”, diz Alcaraz.

Aquisições também fazem parte da estratégia da DHL Supply Chain, empresa da alemã DHL Group, fornecedora global de contratos logísticos. Uma de suas aquisições foi a brasileira Polar Transportes, que atua no segmento de saúde. “Mas nosso crescimento em 2024 foi fruto, basicamente, de estratégias orgânicas”, conta Fábio Miquelin, vice-presidente de operações de e-commerce da

DHL no Brasil. Segundo ele, o ano foi marcado por investimentos e expansão dos negócios em mercados mais rentáveis como comércio eletrônico e transporte. “Aumentamos o volume de carga transportada em 10% com o aquecimento da economia”, diz. Boa parte dos investimentos foi destinada a um centro de distribuição em Extrema (MG), inaugurado no ano passado, como parte do programa de expansão de soluções compartilhadas de armazenagem, distribuição e logística reversa entre vários clientes no segmento de e-commerce.

Companhia global com faturamento de 1,729 bilhão de euros, no último ano fiscal, uma alta de 11% em relação ao período anterior, a fran-

cesa FM Logistic registrou aumento de 30% nos seus negócios no país, informa Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da subsidiária brasileira. “Foi um crescimento impulsionado pelo setor de transportes, que avançou mais de 100%”, diz ele. Em 2024 foram movimentados mais de cem milhões de caixas de produtos entregues em várias regiões do país, e a previsão é crescer, em média, 25% ao ano.

Segundo Silva, o plano é centrar foco na ampliação da área de armazenagem para atender ao crescimento contínuo do comércio on-line, principalmente cosméticos e bens de consumo, que respondem por 10% do faturamento da empresa no país. A FM Logistic tem uma área de armazenagem de 80 mil metros quadrados em quatro centros de distribuição multiclientes no Sul do Brasil. Uma nova unidade, com sete mil metros quadrados, foi inaugurada em Cajamar (SP) e estão programados investimentos de mais de R\$ 10 milhões para ampliar áreas de armazenagem.

O mercado de saúde tem sido um dos mais rentáveis e promissores para grandes operadores logísticos. É o caso da Ativa Logística, de São Paulo, que atua com uma frota de quase 1,9 mil veículos, cujos negócios no segmento de saúde responderam por 80% da receita de R\$ 700 milhões de 2024. Especializada no transporte e armazenagem de medicamentos com temperatura controlada, a Ativa Logística destina anualmente, segundo Clóvis Gil, presidente da companhia, 14% do seu faturamento para a criação e ampliação de unidades, climatização de armazéns, seguindo regras da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), além de sistemas de automação e pessoal qualificado. Pelo menos R\$ 30 milhões

FOTO: ROBSON PESCO/IMAGIÇÃO

# É PRECISO ESTRUTURAR OPERAÇÕES ESPECÍFICAS PARA LIDAR COM UMA INFINIDADE DE PRODUTOS

Marcella Cunha | DIRETORA-EXECUTIVA DA ABOL



foram aplicados em 2024 na compra de 81 veículos e equipamentos para refrigeração. “A demanda por medicamentos no país aumenta a cada ano, sempre na casa de dois dígitos, por isso vamos investir cada vez mais para aumentar a capacidade operacional dos nossos clientes e futuras parcerias”, diz Gil.

Investimentos estratégicos em tecnologia e digitalização de processos, permitindo maior eficiência operacional e redução de custos favoreceram a expansão da base de clientes e das receitas (que atingiram R\$ 1,023 bilhão em 2024) da Multi-log. A estratégia não deve se alterar, segundo Fabrício Baggio, diretor de operações da empresa. “As tendências para 2025 no setor de transporte rodoviário de cargas indicam transformação significativa, impulsionada por inovações tecnológicas, práticas sustentáveis e melhorias na infraestrutura rodoviária”, diz ele.

A intenção é aplicar os recursos em roteirização inteligente, otimização de cargas e sistemas de monitoramento, para reduzir o número de viagens vazias e diminuir o consumo de combustível. “Além disso, buscamos cada vez mais parcerias estratégicas com fornecedores que compartilham compromissos de sustentabilidade, para garantir que práticas responsáveis sejam adotadas em toda a cadeia de suprimentos”, afirma.

Criada em 2018 como parte da divisão de novos negócios do grupo Gerdau, para atuar como operadora logística, inicialmente na área de mineração e siderurgia, a G2L Logística expandiu suas operações em 2024 com soluções de logística integrada e multimodais para diversos setores, como automotivo e bens de consumo, diz Marcos Bagnolesi, CEO da G2L. ■



## RESULTADOS INSPIRADORES

NEGÓCIOS AVANÇAM, APESAR DA FALTA DE UM PLANEJAMENTO QUE LEVE EM CONTA CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS E PRODUTIVAS DO PAÍS

POR GENILSON CEZAR

90

**O**s gastos com transporte de carga no Brasil mantêm um ritmo de expansão em patamares históricos, mesmo diante de um cenário de custos logísticos altos, taxas de juros elevadas e infraestrutura rodoviária deficitária. Em 2023, o dispêndio com transporte rodoviário aumentou 4,2%, chegando a R\$ 883 bilhões, impulsionado principalmente pelo aumento na demanda do agronegócio. No ano passado, segundo projeções de especialistas, as despesas superaram R\$ 940 bilhões, com alta de quase 7% em relação a 2023. Nem mesmo a acentuada queda da safra de grãos do ano passado atrapalhou os bons resultados das empresas do setor, cujas receitas obtidas com transporte e armazenagem de mercadorias somaram R\$ 830 bilhões.

“Outros segmentos da economia, como varejo, e-commerce e indústria, fecharam o ano com melhores índices”, avalia Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). “Pelo lado da oferta de transportes, o Brasil deu sinais positivos com o aumento no licenciamento de caminhões, que chegou a 120 mil novos veículos adquiridos no ano passado”, diz.

Para Tayguara Helou, diretor do grupo Braspress, uma das maiores transportadoras

### INDICADORES

Perfil do setor em 2024

**R\$ 830 bilhões**

é a receita das transportadoras rodoviárias de carga e operadores logísticos com transporte e armazenagem

**2,1 trilhões de TKU\***

é o volume de carga movimentado no Brasil

**1,3 trilhão de TKU**

é o volume de carga movimentado pelo transporte rodoviário

**792 mil**

é o total de transportadores rodoviários de carga cadastrados (593 mil autônomos e 199 mil empresas)

**1,4 milhão**

de caminhões compõem a frota do setor

**4,38 milhões**

de motoristas são habilitados para o transporte de carga

Fontes: ANTT e Ilos. \*Sigla para tonelada por quilômetro útil

do país, que atua com 117 filiais e uma frota de mais de 3,3 mil veículos, o cenário, neste ano, não deve se alterar muito. “O setor de transporte passa por inúmeros desafios, pois a ausência de um planejamento logístico voltado para as características geográficas e produtivas do Brasil impõe dificuldades, alta de custos, grande concorrência e pouca fiscalização”, diz ele. Mas a empresa segue a trilha do crescimento, indica Helou. No ano passado, investiu cerca de R\$ 120 milhões em infraestrutura, incluindo a compra de 235 novos veículos e 90 carretas. A distribuição estratégica desses veículos, segundo a empresa, contribuirá para fortalecer sua capacidade logística em todo o país.

A gestão eficaz dos custos operacionais envolvidos na operação de transporte de cargas é a melhor forma de alavancar bons resultados, aponta Daniela Medioli, vice-presidente do grupo Sada, um dos maiores conglomerados de logística e transporte de veículos zero-quilômetro da América Latina. “No ano passado, fomos muito pressionados pelos aumentos nos preços dos combustíveis, pedágios e variação cambial. Mesmo assim, conseguimos atingir um resultado positivo: percorremos 595 milhões de quilômetros e movimentamos 2,6 milhões de veículos – um crescimento de 8,5% em relação a 2023 e próximo do que foi o aumento da produção automotiva no país, 9,7% em 2024”, relata.

A evolução se deu de maneira bastante alinhada com os objetivos dos clientes e das novas marcas de automóveis que estão chegando ao mercado, conta Medioli. “Continuamos com um ciclo de investimento no pólo automotivo de Goiana (PE), concluímos a renovação do nosso pá-

tio em Camaçari (BA) e estamos trabalhando na unificação de operação de duas bases em São Bernardo do Campo (SP) e em melhorias na filial de Igarapé (MG), onde está situado o maior centro de distribuição de veículos no país”, diz.

Na vertical de negócios de transporte de carga geral, a Sada deu início às operações de transporte de grãos para exportação, com capacidade ins-



FERNANDO LUTERBACH/IMAGIÇÃO

91



**Medioli, do grupo Sada: estratégia é gestão eficaz dos custos operacionais**

talada de 7,2 mil toneladas/mês. “É um mercado bastante competitivo, mas com boas oportunidades de crescimento e desenvolvimento, já que o Brasil ocupa a liderança mundial na produção e exportação de café”, afirma. Para dar sustentação à expansão nesse nicho de carga geral, a companhia deve investir em 2025 cerca de R\$ 40 milhões, principalmente na aquisição de caminhões e carretas.





Helou, do grupo  
Braspress: investimento de  
R\$ 120 milhões  
em infraestrutura

De maneira geral, os empresários do transporte rodoviário de carga seguem otimistas em 2025, impulsionados pela previsão de uma safra recorde no agronegócio. “Projetamos um aumento moderado em nossas receitas e temos boas perspectivas de crescimento neste ano, com investimentos estratégicos em tecnologia, armazenamento e transporte”, confia Daniel Guedes, presidente da ABC Cargas, sediada em São Bernardo do Campo. “O ano de 2024 foi de muitas conquistas, tivemos um crescimento de 20% em faturamento, e nosso plano é dobrar de tamanho até 2028”, informa Eduardo Ghelere, CEO da Ghelere

Transportes, especializada no transporte de bebidas e manufaturados, com matriz em Cascavel (PR), que aposta, igualmente, em um ritmo positivo de expansão no setor do agronegócio, com as perspectivas de boas safras. “Investimos cerca de R\$ 120 milhões na modernização de nossa frota de veículos para conquistar novos clientes”, diz Ghelere.

Com 71 anos de história, a Movecta (ex-Localfrio) reforça a oferta de soluções personalizadas no setor do agronegócio. “Somos um dos maiores atores na oferta de soluções refrigeradas alfandegadas no porto de Santos (SP) e soluções desenhadas sob medida para algodão e equi-

pamentos agrícolas”, conta Rodrigo Casado, CEO da Movecta. Outro exemplo, segundo ele, é a operação de montagem de tratores dentro da companhia, ajudando os clientes a reduzir em até 30% as despesas com montagem e tempo de entrega de maquinário. “Este ano estão previstos mais de R\$ 60 milhões na atualização de sistemas, equipamentos de movimentação de cargas e expansão da nossa capacidade de armazenagem”, diz Casado.

Com a sua matriz localizada no pólo petroquímico de Paulínia (SP), a TransJordano, que atua em diversas frentes de negócios, com cerca de 1,1 mil colaboradores, investiu no último ano cerca de R\$ 85 milhões na renovação de sua frota de veículos, com a aquisição de 125 novos caminhões. A empresa acredita que a tecnologia será fator fundamental para acelerar o crescimento ao longo de 2025. “Não apenas aumentando nossa capacidade de expansão, mas também aprimorando nossa abordagem para mitigar os riscos no transporte, especialmente de produtos perigosos”, comenta Joyce Bessa, diretora de estratégia e gestão da TransJordano.

Um dos focos do programa de investimentos, segundo Bessa, é o desenvolvimento de novas soluções para melhorar a qualidade de vida dos motoristas. A empresa está oferecendo mais treinamento aos novos colaboradores, quer aumentar a presença feminina no setor de transportes, além de procurar reduzir o consumo de combustíveis e as emissões de poluentes. “Buscamos maximizar a eficiência logística, aperfeiçoando a carga dos veículos e escolhendo rotas mais estratégicas, o que reduz deslocamentos desnecessários e o impacto ambiental”, destaca. **N**