

Operadores Logísticos (OLs): panorama setorial, marco regulatório e aspectos técnico-operacionais

Sumário Executivo (SE)

Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL)

20 de março de 2015

Realizado em consórcio firmado com o:

MATTOS FILHO > Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr e Quiroga Advogados



Ficha Catalográfica

KPMG Transaction and Forensic Services Ltda & Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com participação do Prof^o PhD Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral (FDC).

Operadores Logísticos (OLs): panorama setorial, marco regulatório e aspectos técnico-operacionais, 2015.

Sumário Executivo (SE) – 103p.

1. Operador Logístico (OL). 2. Prestador de Serviços Logísticos (PSL). 3. Logística Integrada. 4. Marco Regulatório. 5. Regulamentação e Auto-regulação.

“A verdadeira dificuldade não está em aceitar novas ideias, mas em escapar das ideias antigas.”

John Maynard Keynes
(1883 – 1946)

Agradecimentos

Gostaríamos de agradecer a participação dos empresários, executivos, profissionais e especialistas que contribuíram com entrevistas e coleta de dados para a construção das análises e conclusões apresentadas neste estudo. A participação de todos foi fundamental para que a qualidade deste trabalho fosse atingida.

Desde o início, foi intenção do grupo de trabalhos consultar a todos os *stakeholders* e formadores de opinião no mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil e em segmentos periféricos a este. A inclusão de um grupo de diversos segmentos e áreas foi fundamental para que fosse conferida a pluralidade de pontos de vista considerados neste estudo. Tal pluralidade foi indispensável para que fosse apresentada uma visão holística deste mercado, seus desafios e tendências.

Dessa forma reiteramos os nossos agradecimentos a todos aqueles que contribuíram com este trabalho através de entrevistas, participação de *workshops* e seminários, oferecendo suas sugestões e pontos de vista. Também se faz necessário agradecer aos diversos embarcadores, especialistas e acadêmicos, profissionais do meio de comunicação e de publicações especializadas, associações setoriais nacionais e internacionais e profissionais de órgãos públicos, os quais, de alguma forma, tiveram contato com este projeto ao longo de sua elaboração. Todos estes contribuíram de forma capital para a qualidade do conteúdo deste estudo.

Palavra do Presidente

Com a evolução do mercado, sobretudo após a estabilização da economia após o Plano Real em 1994, as empresas prestadoras de serviços logísticos, como poderá ser visto neste trabalho promovido pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), passam a oferecer uma gama de serviços cada vez mais sofisticados, tornando-se, portanto, ainda mais fundamentais para o desenvolvimento e aumento da competitividade do país.

Com legislação tributária e trabalhista complexas, extensão territorial de amplitude continental e infraestrutura anacrônica, o Brasil é um país com desafios enormes. Nós, operadores logísticos, temos a situação agravada por sermos uma evolução ainda não corretamente compreendida no arcabouço legal, além de estarmos submetidos a regulamentações de diversos ministérios, agências, secretarias, entre outros órgãos governamentais.

Com vistas a dar atenção aos principais temas de importância para o setor, empresários vinham buscando formar uma associação de classe patronal que efetivamente representasse o operador logístico, oferecendo ambiente propício ao debate, focando e priorizando a regulamentação da atividade, trazendo para discussão temas relevantes como a questão tributária, fiscal, trabalhista e sindical, além de aspectos técnicos voltados para as boas práticas e *benchmarking* internacional, os quais, certamente, enriqueceriam o entendimento do operador logístico por todos os elos da cadeia produtiva, sobretudo por ser empregador intensivo de mão de obra, gerador de renda, sendo essencial à atividade econômica dos mais diversos setores.

Com esse espírito e com a dedicação abnegada de alguns empresários do setor, orquestra-se a criação da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), tendo como principal artífice, Luis Augusto de Camargo Opice, então diretor presidente do Tecondi - Terminal para Contêineres da Margem Direita S.A. (atual Ecoporto Santos – Grupo Ecorodovias), tendo contado com o altruísta apoio de Shirley Simão, sócia-diretora da Publicare (Revista Tecnológica), pelo seu farto conhecimento do mercado, o que facilitaria amalgamar as principais lideranças do setor.

A ideia ganhou corpo na Intermodal South America de 2011, quando Luis Augusto Opice encontra-se com Paulo Augusto Machado Vieira Sarti, presidente da Penske Logistics do Brasil Ltda. e Paulo Roberto Guedes, presidente da Veloce Logística S.A. e ponderam a necessidade da criação de uma associação que discutisse o setor, representando-o junto ao poder público e à sociedade civil em geral.

Um par de meses após este primeiro encontro, objetiva-se uma agenda que seria formalizada em 19 de agosto de 2011, em almoço que teve como presentes Luis Augusto Opice, Paulo Sarti, Paulo Guedes, já tendo sido convidados, Eduardo Barbosa Nogueira, vice presidente de Legal e Compliance da DHL Logistics (Brazil) Ltda, Thomas Ernest Rittscher III, diretor executivo da Wilson Sons Logística Ltda e Gennaro Oddone, então diretor presidente da Tegma Gestão Logística S.A..

Na agenda de agosto daquele ano, encontravam-se elencados como prioridade a regulamentação da atividade de operador logístico no Brasil e sua representação, o zelo pela imagem do setor; a auto-regulação e a criação de um selo de qualidade que atestasse as boas práticas operacionais; formação profissional; busca continuada para maximizar a segurança jurídica do setor através do estabelecimento de marco regulatório; proposições de revisão de leis fundamentais para o setor, como o decreto de armazéns gerais; bem assim outras questões cruciais como levantamento de dados do setor, gerenciamento de risco etc.

A partir de então, uma série de reuniões-cafés-da-manhã, rotativas nas sedes das empresas que já compunham o primeiro grupo de aderentes, ocorreram, dando seguimento e celeridade à criação da ABOL.

Cumprindo, portanto, a agenda proposta em 23 de setembro do mesmo ano, reuniram-se Luis Augusto Opice, Paulo Sarti, Paulo Guedes, Thomas Ernest Rittscher III, Gennaro Oddone, além de dois novos aderentes: Vasco Carvalho de Oliveira Neto, então diretor presidente da AGV Logística S.A., e Joaquim Mario de Mendonça, vice presidente da Transportes Luft Ltda., com o intuito de dar o tom das prioridades para a largada da associação.

Na terceira reunião, ocorrida em 09 de dezembro, dá-se importante passo para a minuta do estatuto social da associação, circulando em 23 de janeiro de 2012, uma primeira versão para ser apreciada pelos membros já incorporados.

Em 20 de abril, ocorre a quarta reunião que tratou de alinhar os pontos fundamentais do estatuto social. Nesse encontro, além dos já supracitados, encontrava-se Oswaldo Dias de Castro Júnior, diretor geral da Golden Cargo Transportes e Logística Ltda.

A esta altura, outras empresas já tinham sido contatadas e declaravam apoio a ABOL, como a Gafor S.A., Brado Logística S.A. e Rapidão Cometa Logística e Transporte S.A. (Grupo FedEx). Assim, em 19 de junho daquele ano, ocorria a quinta reunião tendo como novos aderentes José Luiz Demeterco, diretor presidente da Brado Logística S.A. e Américo da Cunha Pereira Filho, diretor presidente da Rapidão Cometa Logística e Transporte S.A. (Grupo FedEx), que aprovou o conteúdo do estatuto social.

Em 22 de junho, aceitam o convite para ingressar na ABOL, Celso Delle Donne Luchiari, diretor presidente da Transportadora Americana Ltda; Leonardo Pereira de Barros Silva e Luis Eduardo Chamadoiro, diretor presidente e vice-presidente, respectivamente, da Pronto Express Logística Ltda (Grupo TPC); e Sergio Maggi Júnior, diretor presidente da Gafor S.A..

Em 17 de julho de 2012, dá-se a fundação oficial da ABOL, tendo como primeiro presidente do Conselho Deliberativo Paulo Augusto Machado Vieira Sarti (Penske) e diretor executivo Vasco Carvalho de Oliveira Neto (AGV).

Assinam, portanto, as primeiras dezesseis (16) fichas de filiação como fundadores da ABOL (em ordem alfabética):

1. AGV Logística S.A.
2. Brado Logística S.A.
3. DHL Logistics (Brazil) Ltda.

4. Elog S.A. (Grupo Ecorodovias).
5. Gafor S.A.
6. Golden Cargo Transportes e Logística Ltda.
7. Libra Terminais S.A. (Grupo Libra).
8. Penske Logistics do Brasil Ltda.
9. Pronto Express Logística Ltda. (Grupo TPC).
10. Rapidão Cometa Logística e Transporte S.A. (FedEx).
11. Tecondi - Terminal para Contêineres da Margem Direita S.A. (Grupo Ecorodovias).
12. Tegma Gestão Logística S.A.
13. Transportadora Americana Ltda.
14. Transportes Luft Ltda. (Grupo Luft).
15. Veloce Logística S.A.
16. Wilson Sons Logística Ltda.

Ao longo dos 2 (dois) próximos anos, registraram-se 2 (duas) defecções e 6 (seis) novos afiliados (em ordem alfabética):

1. Andreani Logística Ltda.
2. Columbia S.A.
3. FM Logistic do Brasil Operações Logísticas Ltda.
4. Gefco Logística do Brasil Ltda.
5. Nova Brasil Logística S.A. (Santos Brasil Logística).
6. RV Ímola Transportes e Logística Ltda. (Grupo Sigla).

Assim surgiu a ABOL, contando hoje com 20 (vinte) associados, empresas que abrilhantam e dignificam a associação pela postura ética e pioneira, comprometimento com o desenvolvimento do setor, para a geração de emprego e renda, para o crescimento econômico, agregando tecnologia de ponta na logística e ajudando seus clientes com seus desafios cada dia mais complexos.

O trabalho que ora se apresenta e vê-se disponibilizado a todos os setores da sociedade, governos, casas legislativas, academia, embarcadores, associações de classe, sindicatos, profissionais do setor etc, tem como propósito a divulgação de um esforço técnico sério, dedicado e contributivo para a ordenação de um setor relativamente novo no Brasil e no mundo, e que carece de uma melhor compreensão e regulamentação para que continue a aportar qualificação e competitividade ao país.

É, portanto, com grata satisfação que tornamos público **Operadores Logísticos (OLs): panorama setorial, marco regulatório e aspectos técnico-operacionais**, um trabalho realizado em parceria com a **KPMG Brasil**, o escritório **Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr e Quiroga Advogados** e a **Fundação Dom Cabral (FDC)**.

Não poderíamos deixar de agradecer a todos aqueles que, direta ou indiretamente apoiaram a realização deste trabalho. Órgãos públicos, associações de classe, academia, operadores logísticos, embarcadores, profissionais do setor e, principalmente, os associados, na pessoa dos seus titulares e de suas equipes que se dedicaram com imenso interesse para que cada um dos temas fosse discutido em detalhes, validando, portanto, as boas práticas operacionais e os elementos que fundamentam a atividade dos operadores logísticos no Brasil.

Esperando que este seja um marco relevante para um melhor entendimento e a regulamentação do setor, cumprindo assim os propósitos que fundamentaram a criação da ABOL, reiteramos nossas convicções e nosso profundo interesse em atuar com todos aqueles que vejam neste esforço um instrumento necessário e importante para ampliar a segurança jurídica do setor e a melhoria contínua da atividade, contribuindo para o incremento da competitividade nacional e a redução do “Custo Brasil”.

São Paulo, 20 de março de 2015

Vasco Carvalho de Oliveira Neto
Presidente do Conselho Deliberativo

Prefácio

Ao tomar conhecimento deste trabalho, que se propõe a apresentar uma estimativa do tamanho do mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil, seguido de uma descrição dos pontos fundamentais sobre a relevância do segmento logístico na economia brasileira, visando a subsidiar a formalização de uma taxonomia moderna, com suas resultantes legais e de regulamentação, podemos vislumbrar um importante passo para a função logística no País. O reconhecimento formal do papel do OL como integrador das cadeias de suprimento é sinal de modernidade, de avanço nas relações negociais, de propostas de ganhos competitivos superiores e, finalmente, de movimentos colaborativos típicos de economias que não se pautam pelas restrições, e sim pela ampliação do compartilhamento de benefícios nas cadeias de valor.

Nesse contexto, o OL se encaixa como um elemento fundamental no fornecimento de um complexo e variado conjunto de funções que tem como objetivo aumentar a eficiência e a produtividade, contribuindo, sobremaneira, para a criação de valor pela otimização da relação “excelência do produto e excelência do serviço”. E com os mercados vistos, cada vez mais, como “comoditizados”, com baixas percepções de diferenças entre as ofertas de concorrentes em uma mesma cadeia produtiva, as agregações de valor ocorrem de forma mais predominante nos serviços e no atendimento aos clientes.

A logística eficiente não mais se baseia no conceito “caminhões e galpões” e sim no suprimento “ponta a ponta”, onde a tarefa principal do OL é a coordenação e a canalização mais ampla, sob o paradigma da compressão do tempo de uma extremidade a outra na cadeia de suprimentos. Os OLs devem ser reconhecidos formalmente como capazes de coordenar redes complexas através do fornecimento de uma variedade de atividades logísticas, que vão desde a operação de centros de distribuição, gerenciamento de frotas de transportes, realização de serviços afins com valor adicionado, entre outros.

O princípio regente é a capacidade de gestão de redes de fornecimento cada vez mais complexas, integrando as cadeias de suprimento de ponta a ponta. O papel do OL moderno passa, então, pela sua capacidade de sistematizar informações, desenvolver estratégias de armazenagem, movimentações internas e transportes, reengenharia de processos, e consequente identificação de fornecedores especializados, ou através de ativos próprios, que irão executar as diferentes atividades na cadeia de suprimentos.

Ao propor uma taxonomia que define o OL como a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque, este trabalho fornece a verdadeira dimensão dessa função como de agregadora real de valor nas movimentações, na armazenagem, e em todas as outras atividades que valorizam as cadeias de suprimentos. Como muito bem colocado no texto a seguir,

[...] A razão de ser do OL, é agregar ganhos de eficiência na operação de seus clientes. Tais ganhos de eficiência são responsáveis por reduções de custos e conseqüentemente aumento nos níveis de rentabilidade dos embarcadores. No limite, este é o valor que o OL retorna à economia do país.

Desenvolvendo trabalhos como o aqui apresentado, com uma conseqüente ação de busca do reconhecimento formal do OL no Brasil, a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), corajosamente e imbuída de um espírito democrático de contribuição, retoma uma antiga dívida que todas as cadeias produtivas brasileiras têm com aquelas empresas que, de forma séria e pautadas pelos princípios da parceria colaborativa, lutaram e lutam pela busca permanente de criação de riquezas através dos fluxos eficientes de produtos e serviços.

São Paulo, 20 de março de 2015.

Paulo Resende, PhD

Doutor em Planejamento de Transportes e Logística

Professor da Fundação Dom Cabral (FDC)

Coordenador do Núcleo FDC de Infraestrutura, Logística e *Supply-Chain*

Apresentação

A Fundação da ABOL

Durante as três últimas décadas, uma intensa transformação na prestação de serviços das atividades logísticas no mundo e também no Brasil, vem ensejando a preocupação de empresários que passam a discutir o setor de modo mais abrangente, estabelecendo a necessidade de estruturá-lo, ordená-lo e regulamentá-lo.

Ao longo do primeiro semestre de 2012 uma agenda executiva materializou-se, resultando na fundação em 17 de julho daquele mesmo ano, da **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS (ABOL)**.

Na cognição dos fundadores restava claro a necessidade efetiva de maior representação do setor na busca do estabelecimento do marco regulatório que viesse a garantir maior segurança jurídica à atividade, vindo a ocupar um espaço ainda vago, conquanto outras associações não representavam o Operador Logístico (OL) *stricto sensu*, ainda que de modo legítimo e atuante, representassem as várias atividades da cadeia logística.

Histórico e contextualização do Operador Logístico (OL)

Durante décadas tivemos no transporte rodoviário, na armazenagem geral e nos serviços aduaneiros, as três principais atividades exploradas pelo setor privado. Os chamados serviços essenciais (*essencial facilities*), como portos, rodovias, ferrovias, aeroportos, bem como energia e telecomunicações eram, até então, operados pelo setor público. Até porque, dentro do conceito de segurança nacional vigente na época, serviços essenciais ao desenvolvimento econômico da nação deveriam ser mantidos sob o controle e gestão do Estado.

Somente com o beneplácito da Constituição Federal de 1988, os serviços essenciais passam, mediante certames públicos, a ser explorados, em regime de concessão, pelo setor privado. Note-se que o primeiro marco regulatório dos portos, a Lei nº 8.630, recentemente revogada pela Lei nº 12.815/13 (Lei dos Portos), data de 1993.

O fenômeno da globalização, paralelamente, vem demandar maior integração dos elos da cadeia de valor, exigindo melhor qualificação dos Prestadores de Serviços Logísticos (PSLs) que passam a ser vistos como diferencial competitivo. Fortalece-se, nesse período, a figura do integrador das atividades logísticas. Nesse contexto, a logística passa a ser vista de forma estratégica por empresários e, nas décadas seguintes, também por governantes.

É na metade da década de 90 também, que o Senado Federal aprova emenda à Constituição Federal acabando com a diferença entre empresas de capital nacional e estrangeiro, despertando nas empresas operadoras das atividades logísticas de fora do país, o interesse pelo Brasil. Basta conferir quando chegaram os primeiros OLs estrangeiros e constatar a veracidade cronológica desse movimento.

Com a vinda dessas empresas, aportam-se elevados investimentos em modernização de processos e sistemas, através de *upgrade* tecnológico, trazendo um novo conceito de solução para a redução de custos, melhoria da qualidade e eficiência operacional.

Consolida-se então a transformação das tradicionais empresas de transporte rodoviário de carga e armazéns gerais. Dessas são demandados serviços com maior grau de sofisticação, ampliando escopo em toda a cadeia de suprimentos (*supply chain*). Atividades logísticas mais complexas, tais como recebimento, carga, descarga, unitização, desunitização, fracionamento, consolidação, desconsolidação, movimentação de cargas, armazenagem, gerenciamento de estoques, separação (*picking*), classificação de triagem (*sorters*), padronização e embalagem (*packing*), reembalagem, selagem, etiquetagem (*labeling*), montagem de kits (*kitting*), processamento de pedidos, expedição, *crossdocking*, distribuição e gerenciamento de transporte em quaisquer dos seus modais, inspeção e controle de qualidade, bem assim documentação nacional e internacional, começam a fazer parte das atividades dessas firmas que se configuram nas primeiras empresas brasileiras de logística.

Ao seu turno, as novas concessionárias dos serviços essenciais, como rodovias, portos e ferrovias, intensivas de capital e tecnologia, também expandem escopo, modernizam instalações, aportam novos equipamentos e veículos de movimentação de carga e sistemas de controle de tráfego, pátio e armazém, incorporando, aos seus portfólios, atividades de transporte multimodal, centros de distribuição e gerenciamento integrado dos processos dos tomadores dos serviços logísticos (embarcadores).

Nos anos 2000 os OLS se consolidam como verdadeiros provedores de soluções integradas, passando a ser aceitos pelos embarcadores, sendo considerados fundamentais para a eficiência operacional e diminuição do custo logístico ao longo da cadeia de valor. O conceito de *one-stop-shopping*, ou seja, um só prestador de serviço capaz de prover todas as soluções necessárias aos complexos problemas logísticos dos embarcadores, torna-se realidade também no Brasil.

Com a crise de 2008, ainda que no Brasil os impactos tenham sido mitigados pelo efeito inercial da atividade econômica dos últimos anos, a economia mundial vê-se abalada.

No Brasil, o equilíbrio dos fatores macroeconômicos geram expectativas de maior crescimento. Uma infraestrutura anacrônica, contudo, por falta de planejamento ao longo de décadas, frustra os resultados mostrando um Produto Interno Bruto (PIB), pífio. Gargalos e entraves de infraestrutura logística impactam diretamente na competitividade do produto nacional e no crescimento econômico do país.

Agravando o quadro, por um lado, temos maior interferência do Estado na atividade econômica, e por outro, a fragilidade dos marcos regulatórios que, por si só, geram maior insegurança jurídica aos investidores privados tanto locais quanto internacionais, freando o processo de concessões dos serviços essenciais.

Esses fatores aliados ao crescente aumento da carga tributária e a baixa produtividade empresarial, elevam o custo Brasil e reduzem ainda mais a competitividade do produto nacional.

Nesse cenário adverso, operações a baixo custo, elevação da qualidade e da eficiência operacional, gestão de risco e respeito ao meio ambiente, tornam-se Fatores Críticos de Sucesso (FCS) para as organizações. Destarte, os níveis de eficiência operacional são cada vez mais perseguidos, como forma de mitigar os impactos do anacronismo do sistema e da infraestrutura logística do país.

A necessidade de se ter PSLs de elevada qualificação, por fim, entra na cognição dos embarcadores, que passam a contratá-los obedecendo rígidas práticas de gestão através de indicadores de desempenho operacional, *Key Performance Indicators* (KPIs), estabelecendo acordos de níveis de serviços *Service Level Agreement* (SLA).

Tais SLAs passam a figurar como cláusulas fundamentais nas formulações contratuais, objetivando maximizar competitividade, garantindo sustentabilidade às empresas.

Como corolário deste contexto histórico, faz-se imperativo a definição clara do que vem a ser um OL, distinguindo, portanto, os muitos PSLs. Desde a sua fundação em 2012 até a edição deste estudo, vem-se trabalhando na definição mais exata do que vem a ser o OL, adotando-se, portanto, oficialmente pela ABOL, a seguinte taxonomia:

Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque.

Merece nota no entendimento da taxonomia adotada, quando se destaca os serviços de transportes, que o seja compreendido como através de qualquer dos seus modais, assim como, no caso da armazenagem, podendo sê-la, geral, alfandegada, frigorificada, ou sob qualquer outro regime.

O encaminhamento do projeto pela ABOL

O objetivo principal do trabalho visava a ordenação e regulamentação do setor, como forma de se possibilitar melhor planejamento estratégico, econômico, fiscal, tributário, previdenciário, trabalhista, sindical e securitário das empresas atuantes no setor.

Para que se tenha uma melhor compreensão do ambiente em que se inserem os OLs, *vis-à-vis* o contexto jurídico do setor, os OLs têm definição acadêmica, atuam de fato, mas não dispõem de marco regulatório, ou seja, não estão previstos literalmente na Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE). Isso em função de ser o setor ainda novo e por ter origem em várias atividades as quais se vêm administradas, de modo integrado pelo OL.

A ABOL, ciente da complexidade desse ambiente e dos desafios que se apresentam, dá início à prospecção de parceiros com expertise para desenvolver estudo com entendimento cabal, que possa encaminhar a regulamentação do setor de modo estruturado e de fácil compreensão de todos os *stakeholders*.

Para tanto, em dezembro de 2013, abre *Request-For-Proposal* (RFP) que contou com luminares dos setores acadêmico, de consultoria estratégica e de escritórios jurídicos renomados, resultando na contratação do consórcio vencedor formado pela KPMG Brasil; Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados (“Mattos Filho”), contando com a contribuição técnica e acadêmica da Fundação Dom Cabral (“FDC”) o que demonstra, a seriedade, profundidade e credibilidade do estudo realizado, tendo como corolário, um entendimento preciso do setor, como poder-se-á verificar ao longo dos três (03) volumes que compõem este trabalho.

Como síntese, o setor é composto por **159 empresas** de médio e grande porte, responde por uma receita bruta igual a **R\$ 44,3 bilhões** anuais, cujas organizações têm um faturamento médio anual aproximado de **R\$ 278,6 milhões por empresa**. Sua importância pode também ser constatada pela geração de empregos, sendo responsável pela contratação de **177.521 funcionários (CLT)** e **532.563 empregos indiretos**. Incontestavelmente, um setor que emprega **710.084 pessoas**, arrecada **R\$ 7,2 bilhões em tributos** e **R\$ 2,0 bilhões de encargos**, é um setor de extremo impacto para a economia nacional.

Este setor, que cresce bem acima do PIB, ainda que conviva com elevada insegurança jurídica, indica que **irá investir nos próximos 3 (três) anos**, cerca de **5,7 % do seu faturamento bruto**, equivalente a **R\$608,2 milhões**.

As 7 (sete) entregas do projeto

Dentre os produtos (*deliverables*) do Projeto, demanda-se:

1. Panorama do mercado brasileiro dos OLS, precisando sua composição, quais serviços prestam, em quais setores atuam, bem assim porte por faturamento. Este estudo traz o faturamento do setor, os números de geração de emprego e arrecadação de impostos, tributos e contribuições, comparando com outros setores da indústria.
2. Estudo conclusivo sobre auto-regulação e regulamentação dos OLS à luz da situação brasileira *vis-à-vis* a realidade mundial (*benchmarking*), cotejando com países líderes no setor na América do Norte e Europa, principalmente. Este estudo traz, objetivamente, como o tema foi e como vem sendo tratado atualmente, bem assim quais foram os caminhos adotados para a auto-regulação e regulamentação do setor nesses vários países. Olhar tendências do setor é parte integrante desse estudo.
3. Elaboração do Marco Jurídico brasileiro com o arcabouço das leis que regem e fundamentam a atividade dos OLS (campo regulatório, tributário, fiscal, trabalhista, previdenciário e sindical). Esta entrega tem como corolário minuta(s) de projeto(s) de lei que venha(m) a indicar o(s) caminho(s) da regulamentação.
4. Elaboração da Norma de Pré-qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL).
5. Elaboração do Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL).
6. Elaboração do processo de Certificação com a concessão do Selo ABOL.
7. Elaboração de proposta de um conjunto de indicadores gerais de desempenho (performance e custos) das atividades logísticas.

O trabalho que se intitula **OPERADORES LOGÍSTICOS (OLS): PANORAMA SETORIAL, MARCO REGULATÓRIO E ASPECTOS TÉCNICO-OPERACIONAIS**, resultou na produção de 3 (três) volumes, como descrito a seguir, com o conjunto dos estudos realizados *vis-à-vis* os produtos demandados e vistos acima.

- **Volume 1: Panorama setorial, contextualização do setor e benchmarkings internacionais** => traz os produtos (*deliverables*) 1 e 2.
- **Volume 2: Marco regulatório e análise jurídica** => traz o produto 3.
- **Volume 3: Aspectos técnico-operacionais, normas, boas práticas, certificação e indicadores de desempenho** => traz os produtos 4, 5, 6 e 7.

Considerações Finais

A ABOL está ciente do hercúleo desafio e longo caminho a percorrer na busca da obtenção da regulamentação dos OLS, mas entende que somente com fundamentos cabais, amplitude e contundência de estudos do setor, com elementos comparativos das melhores referências mundiais, poderá traçar um plano estratégico sustentável de longo prazo.

O setor tornou-se condição *sine qua non* para o desenvolvimento socioeconômico do país. Não há uma só atividade econômica que prescindida de um OL. Dessa forma, este projeto, pioneiro e único até então, será um marco decisivo para a sustentabilidade do setor, bem assim uma contribuição extraordinária para a regulação da atividade, contribuindo em definitivo, para a melhoria da competitividade do produto nacional e a redução do custo Brasil.

São Paulo, 20 de março de 2015.

Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, MSc.
Mestre em Administração de Empresas (UFBA)
Diretor Executivo da ABOL

Conselheiros e Diretoria Executiva durante o período de elaboração do trabalho (2013-2015).

Formação dos Conselhos Deliberativo, Fiscal, de Ética e Diretoria Executiva.			
Período: 2013 a 2014		Período: 2014 a 2015	
Conselho Deliberativo			
Membros Titulares	Empresa	Membros Titulares	Empresa
Paulo Augusto Machado Vieira Sarti - Presidente Joaquim Mário de Mendonça Vasco Carvalho Oliveira Neto	Penske Grupo Luft AGV	Vasco Carvalho Oliveira Neto - Presidente Joaquim Mário de Mendonça Paulo Augusto Machado Vieira Sarti	AGV Grupo Luft Penske
Membros Suplentes	Empresa	Membros Suplentes	Empresa
Luis Eduardo Albuquerque Chamadoiro Oswaldo Dias de Castro Júnior	Grupo TPC Golden Cargo	Celso Delle Donne Luchiarri Oswaldo Dias de Castro Júnior Ricardo Molitzas	TA Log. Golden Cargo Santos Brasil
Conselho Fiscal			
Membros Titulares	Empresa	Membros Titulares	Empresa
Paulo Roberto Guedes Ricardo Molitzas Thomas Ernest Rittscher III	Veloce Santos Brasil Wilson Sons	Paulo Roberto Guedes Thomas Ernest Rittscher III Wellington Monteiro Costa	Veloce Wilson Sons Tegma
Membros Suplentes	Empresa	Membros Suplentes	Empresa
Celso Delle Donne Luchiarri José Luis Demeterco Neto	TA Log. Brado	Daniel Fabricio Fernandes Brugioni Gilberto Ribeiro Zanon Marcelo Figueiredo Bueno Brandão	Grupo Libra FM Log. Columbia
Conselho de Ética			
Membros Titulares	Empresa	Membros Titulares	Empresa
Eduardo Barbosa Nogueira Patrick Daniel Bonaly Sebastião Fernando da Costa Furquim	DHL Gefco Grupo Libra	Eduardo Barbosa Nogueira Edson Souki Souza Patrick Daniel Bonaly	DHL Elog Gefco
Membros Suplentes	Empresa	Membros Suplentes	Empresa
Armindo Adegas de Carvalho Marcel Antonio Favoretto	Elog TA Log.	Alan Fuchs Luis Eduardo Albuquerque Chamadoiro Roberto Vilela	Brado Grupo TPC RV Imola
Diretoria Executiva			
Membro Titular	Empresa	Membro Titular	Empresa
Carlos Cesar Meireles Vieira Filho	ABOL	Carlos Cesar Meireles Vieira Filho	ABOL

Índice:

Panorama setorial, contextualização do setor e <i>benchmarkings</i> internacionais (Volume 1)	19
1. Metodologia	19
1.1 Coleta de dados: questionário <i>online</i>	19
1.2 Coleta de dados: entrevistas presenciais	20
2. Panorama setorial dos Operadores Logísticos (OLs) no Brasil: contextualização do setor.	25
2.1 Principais conclusões do panorama setorial	25
2.2 Tamanho do mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil	26
2.3 Arrecadação de tributos e encargos pelos Operadores Logísticos (OLs)	28
2.4 Pessoal empregado pelos Operadores Logísticos (OLs)	30
2.5 Investimentos dos Operadores Logísticos (OLs)	32
2.6 O valor gerado na economia pelos Operadores Logísticos (OLs)	34
3 <i>Benchmarkings</i> internacionais do mercado de Operadores Logísticos (OLs): aspectos regulatórios e boas práticas	34
3.1 Aspectos regulatórios relacionados à figura do Operador Logístico (OL) no exterior	35
3.2 Fatores Críticos de Sucesso (FCS) para a implementação de um selo de qualidade para Operadores Logísticos (OLs) no Brasil	35
Marco regulatório e análise jurídica (Volume 2)	38
4. Introdução	38
5. A figura do Operador Logístico (OL)	39
6. A figura do Operador Logístico (OL) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)	52
7. Marco regulatório das atividades de transportes, armazenagem e gestão de estoque desenvolvidas pelos Operadores Logísticos (OLs)	55
8. Aspectos trabalhistas e sindicais relativos aos Operadores Logísticos (OLs)	61
9. Aspectos de contribuições sociais	63
10. Aspectos de contratação de seguros	67
11. Aspectos ambientais	70
12. Aspectos de <i>compliance</i>	72
Aspectos técnico-operacionais, normas, boas práticas, certificação e indicadores de desempenho da operação logística no Brasil (Volume 3)	78
13. A Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL)	78
14. O Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL)	80
15. O Processo de Certificação do Operador Logístico (PRC-OL)	82
16. <i>Key Performance Indicators</i> (KPIs)	84
17. Índice Nacional de Custos de Armazenagem e Gestão de Estoque (INCA)	85

Planejamento estratégico para a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL)	89
18. Medidas de curto prazo	89
19. Medidas de médio prazo	89
20. Medidas de longo prazo	90
Notas explicativas	95

Panorama setorial, contextualização do setor e *benchmarkings* internacionais (Volume 1)

1. Metodologiaⁱ

Para que fosse consolidada uma base de informações sólida para traçar as conclusões deste estudo, a metodologia utilizada pautou-se tanto pela coleta de dados primários quanto pela análise de dados secundários. As fontes secundárias consistiram em dados de mercado disponíveis em meios públicos, artigos e tabelas de revistas especializadas no segmento de Operadores Logísticos (OLs), logística de forma mais abrangente e transportes, anuários de associações desses segmentos, artigos e publicações acadêmicas de especialistas na área, entre outros.

Para a coleta de dados primários, a equipe de trabalho utilizou-se tanto de meios indiretos – envio de questionário *online* – quanto de entrevistas por telefone e presenciais com um gama expressiva de *stakeholders* deste mercado.

1.1 Coleta de dados: questionário *online*

O time de trabalho utilizou o envio de questionário *online* como ferramenta fundamental para a composição da base de dados inicial contendo informações operacionais dos OLs no Brasil. O questionário foi construído com mutua colaboração entre os profissionais da KPMG, Mattos Filho e com a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) – com *inputs* de seus associados.

Inicialmente, o questionário foi enviado por email para empresas do setor logístico que compunham o banco de dados KPMG – *long list*. As empresas receberam, através do *e-mail*, um *link* para uma página dentro do ambiente *online* KPMG contendo o questionário em formato eletrônico. Esse primeiro disparo atingiu **1.153 empresas**.

Para garantir uma taxa de retorno mínima, a equipe realizou contatos telefônicos com os maiores *players* de mercado que representavam as **166 empresas** da lista de OLs da Revista Tecnológica, segundo edição de nº223 de julho de 2014. Das empresas contatadas, tanto por *e-mail* quanto por telefone, obteve-se a resposta ao questionário de **133 empresas**, à época.

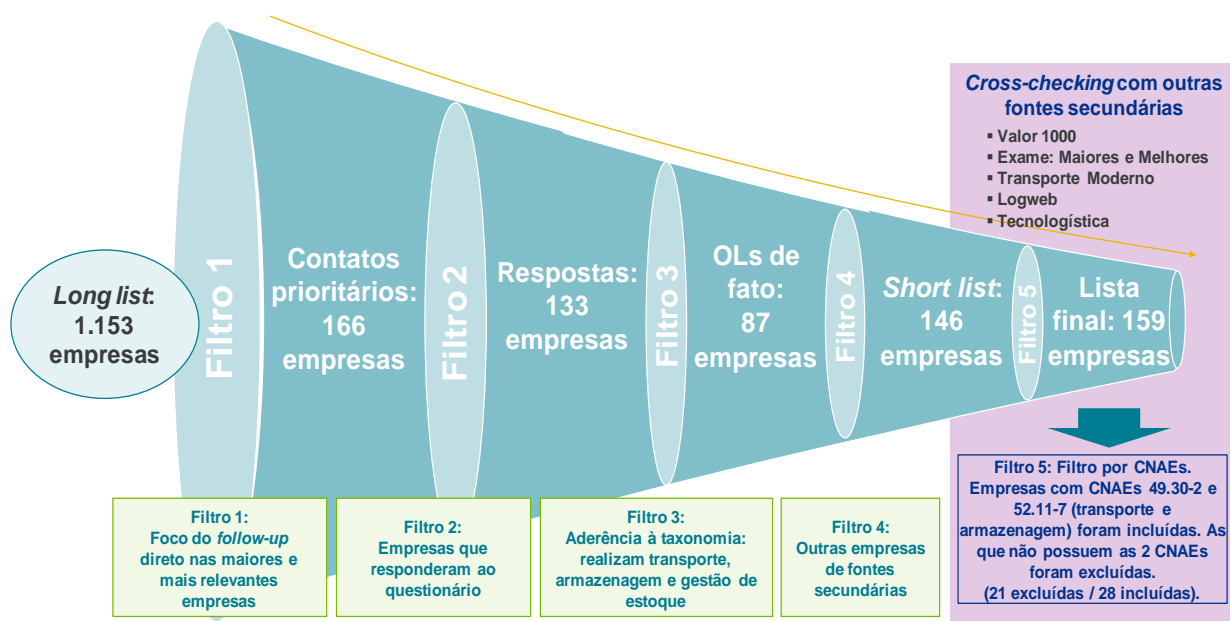
A essa base de contatos foi aplicado um filtro para garantir que fossem consideradas para a base de dados apenas aquelas cujo portfólio de serviços se enquadrasse na taxonomia definida neste estudo para OLsⁱⁱ. Após esse filtro, foram selecionadas **87 empresas** que se enquadravam na definição taxonômica de OL.

A esse grupo de empresas selecionadas foi, posteriormente, adicionado outras empresas que, apesar de não terem respondido ao questionário *online* se enquadravam na taxonomia definida para OL, seja pela definição de seu objeto comercial – verificado através de suas CNAEsⁱⁱⁱ e cartão do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) – quanto pela análise de seu portfólio de serviços. Após a inclusão dessas empresas, a quantidade de OLs considerados no universo chegou a **159 empresas**.

Este banco de dados contendo os **159 OLs** serviu de subsídio para a composição das análises apresentadas ao longo do estudo.

Para a metodologia de tabulação das respostas, por uma questão de confidencialidade, foram apresentadas as respostas do questionário *online* apenas de forma agregada, representando o mercado de OL como um todo, sem que os dados específicos para cada empresa respondente fossem revelados. Os dados operacionais foram somados e, para cada item quantitativo foi calculado sua média simples pelo número de empresas, ou número de empregados, ou faturamento, dependendo da métrica.

Formatação da lista de empresas consideradas como o universo de Operadores Logísticos (OLs) para fins desse trabalho



1.2 Coleta de dados: entrevistas presenciais

As entrevistas presenciais tiveram como objetivo contemplar as opiniões e pontos de vista de todos os *stakeholders* e formadores de opinião que atuam no segmento dos OLs no Brasil.

Para compor as análises tanto da parte de panorama de mercado, quanto de *benchmarking* internacional deste estudo, foram entrevistados *stakeholders* pertencentes aos seguintes segmentos:

Lista de associações estrangeiras entrevistados para benchmarking internacional (16):

Contatos com associações estrangeiras:			
Instituição	País	Contato	Cargo
<i>American Production and Inventory Control Society (APICS)</i>	EUA	Lisa Sallstrom	Diretora sênior de certificações
<i>American Society of Transportation & Logistics (AST&L)</i>	EUA	Elaine Puri	Diretora de desenvolvimento de mão de obra
<i>American Society of Transportation & Logistics (AST&L)</i>	EUA	Tracy Cheetham	Representante internacional AST&L e diretora da APICS
<i>American Society of Transportation & Logistics (AST&L)</i>	EUA	Laurie Hein Denham	Presidente
Associação Portuguesa de Logística (APLOG)	Portugal	Antonio Cameirão Jorge	Diretor secretário
Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL)	Portugal	António M. Rodrigues	Assessor
<i>Australian Logistics Council (ALC)</i>	Austrália	Peter Elliot	Gerente de programas de segurança
<i>Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)</i>	Alemanha	Olaf Holzgreffe	Diretor de desenvolvimento de negócios internacionais
<i>Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)</i>	Alemanha	Joachim Lorenz	Diretor de comunicação e relações públicas
<i>Bundesvereinigung Logistik (BVL) International</i>	Alemanha	Sabrina Schwoil	Membro do Conselho da BVL
<i>Bundesvereinigung Logistik (BVL) International</i>	Alemanha	Karl-Heinz Gimmler	Promotor especializado em contratos de logística
<i>Bundesvereinigung Logistik (BVL) International</i>	Alemanha	Susanne Grosskopf-Nehls	Gerente de conteúdo e pesquisas
<i>Bundesvereinigung Logistik (BVL) International</i>	Alemanha	Stephan Gruener	Diretor-geral BVL Chapter Brazil
<i>Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL)</i>	Argentina	Carlos Musante	Diretor técnico
<i>Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL)</i>	Argentina	Rubens Elias	Diretor delegado
<i>Centro Español de Logística (CEL)</i>	Espanha	José Estrada	Diretor-geral do Centro Español de Logística
<i>Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT)</i>	Reino Unido	Dorothea Carvalho	Diretora de desenvolvimento de projetos
<i>European Logistics Association (ELA)</i>	Europa	Nicole Geerkens	Executive officer
<i>Finnish Association of Purchasing and Logistics (LOGY)</i>	Finlândia	Markku Henttinen	Diretor-geral
<i>Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO)</i>	Espanha	Eloisa García-Moreno	Diretora geral do Sello "E"
<i>Supply Chain Management Association (SCMA)</i>	Canadá	Cheryl Paradowski	CEO
<i>Vereniging voor Inkoop en Logistiek (VIB)</i>	Bélgica	Jos Marinus	Presidente VIB e ELA
<i>Vereniging voor Inkoop en Logistiek (VIB)</i>	Bélgica	Tamara Bonne	Assistente de marketing
<i>Verening Logistiek Management (VLM)</i>	Holanda	Peter van der Sterre	Diretor
<i>Verening Logistiek Management (VLM)</i>	Holanda	Evelyn Mynott	Gerente

Operadores Logísticos (OLs) nacionais, membros ABOL (20):

1. AGV Logística S.A.
2. Andreani Logística Ltda.
3. Brado Logística S.A.
4. Columbia S.A.
5. DHL Logistics (Brazil) Ltda.
6. Elog S.A. (Grupo Ecorodovias).
7. FM Logistic do Brasil Operações Logísticas Ltda.
8. Gefco Logística do Brasil Ltda.
9. Golden Cargo Transportes e Logística Ltda.
10. Libra Terminais S.A. (Grupo Libra).
11. Luft Solutions Logística Ltda. (Grupo Luft).
12. Nova Logística S.A. (Santos Brasil Logística)
13. Penske Logistics do Brasil Ltda.
14. Pronto Express Logística Ltda. (Grupo TPC).
15. Rapidão Cometa Logística e Transporte S.A. (FedEx).
16. RV Ímola Transportes e Logística Ltda. (Grupo Sigla).
17. TA Logística Ltda. / Talog
18. Tegma Gestão Logística S.A.
19. Veloce Logística S.A.
20. Wilson Sons Logística Ltda.

Operadores Logísticos (OLs) nacionais, outros Operadores Logísticos (OLs) – (09):

1. Atlas Transportes Rodoviários Ltda.
2. BMS Logística Ltda.
3. Brokerage Logística e Comércio Exterior Ltda.
4. Dex log Operador Logístico Eireli EPP.
5. JSL S.A.
6. Martin-Brower Food Service Comércio Transportes e Serviços Ltda.
7. R1 Logística Ltda.
8. Stralog Estratégia em Logística Ltda.
9. Syncreon Soluções Logísticas Ltda.

Operadores Logísticos (OLs) argentinos entrevistados (03):

1. *Transportes Cruz del Sur S.A.*
2. TRF Logística y Distribución
3. Zarcán S.A.

Segmentos de mercado dos embarcadores brasileiros entrevistados (08):

1. Alimentos / Bens de consumo.
2. Automotivo.
3. *E-commerce.*
4. Fármacos.
5. Indústria pesada em geral.
6. Metalurgia.
7. Telecom.
8. Varejo / Cosméticos.

Fontes públicas entrevistadas (03):

1. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).
2. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) / Comissão Nacional de Classificação (CONCLA).
3. Receita Federal (RF) / Subcomissão Técnica para a CNAE subclasse.

Associações nacionais entrevistadas (07):

1. Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).
2. Associação Brasileira dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (ABCLIA).
3. Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR).
4. Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER).
5. Associação Brasileira de Logística (ABRALOG).
6. Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
7. Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&L).

Publicações especializadas entrevistadas (04):

1. Guia Marítimo.
2. Revista Logweb.
3. Revista Mundo Logística.
4. Revista Tecnológica.

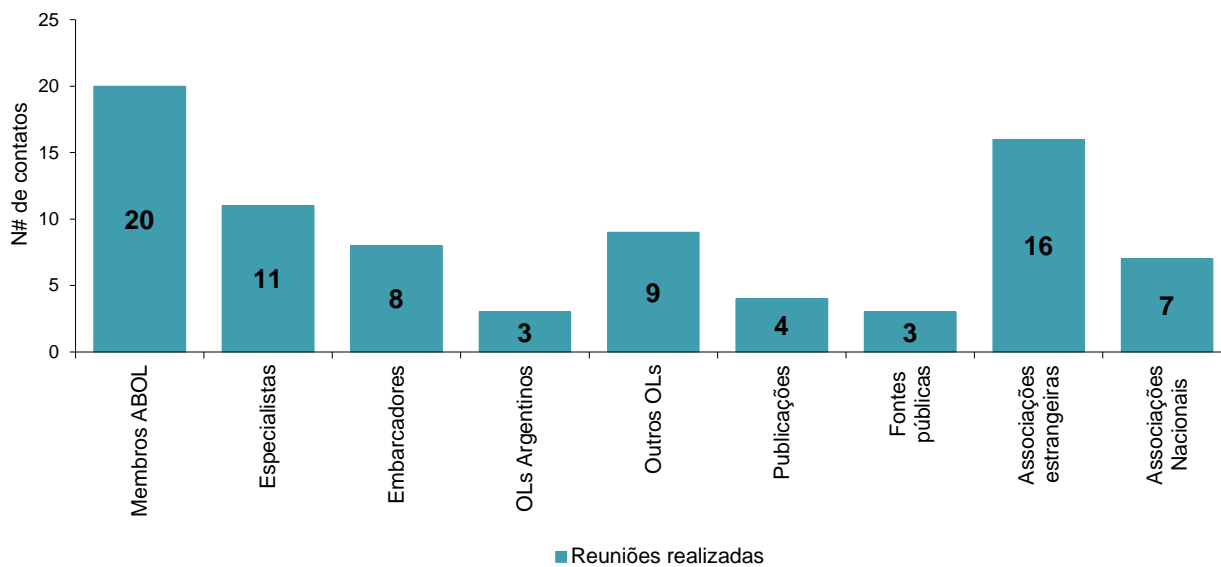
Especialistas de mercado e acadêmicos entrevistados (11):

1. Prof^o. Dr. André Rodrigues Corrêa: Escola de Direito da Fundação Getúlio Vargas (FGV).
2. Sr. Antonio Wroblewski: Awro & Associados Consultoria em Logística Ltda.
3. Sr. Arthur Rios: Movimenta Serviços Logísticos.
4. Sr. Carlos Musante: Câmara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL).
5. Sr. Eduardo Azem: Anhumas Administradora E Corretora de Seguros Ltda.
6. Sr. José Geraldo Vantine: Vantine Solutions S.A.
7. Sr. Luis Augusto Ópice: Empresário, Consultor de Logística do Grupo Ecorodovias e Membro do Conselho Consultivo ITALCAM.
8. Prof^o. Ph.D. Manoel Reis: Centro de Excelência em Logística e *Supply-Chain* (CeLog) da Fundação Getúlio Vargas (FGV).
9. Prof^o. Ph.D. Paulo Resende: Fundação Dom Cabral (FDC).
10. Prof^o. Dr. Sergio Rodrigues Bio: Centro de Pesquisa em Logística Integrada à Controladoria e Negócios.
11. Prof^a. Dra. Viviane Muller Prado: Escola de Direito da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Ao total, para a fase de coleta de informações primárias do estudo como um todo, foram entrevistadas **81 empresas, associações e institutos**. A composição dos grupos de entrevistados é a que segue:

Para a rodada de coleta de dados e informações para fins de *benchmarking* internacional foram realizadas 25 entrevistas / reuniões com 16 associações internacionais.

Distribuição das entrevistas de pesquisa primária para este estudo:



2. Panorama setorial dos Operadores Logísticos (OLs) no Brasil: contextualização do setor.^{iv}

Como produto final deste trabalho, 3 (três) volumes estão sendo editados, os quais trazem os seguintes tópicos:

Volume 1: Panorama setorial, contextualização do setor e *benchmarks* internacionais.

Volume 2: Marco regulatório e análise jurídica.

Volume 3: Aspectos técnico-operacionais, normas, boas práticas, certificação e indicadores de desempenho.

O primeiro volume focou na análise do mercado de OLs no Brasil assim como a comparação dos aspectos regulatórios nacionais com casos internacionais na Europa, Américas e Ásia.

Através de entrevistas com os principais *stakeholders* – *players* de mercado, embarcadores, especialistas e associações – foi possível apurar as informações apresentadas abaixo.

2.1 Principais conclusões do panorama setorial

Abaixo estão resumidos os principais números extraídos da seção de panorama de mercado:

Tamanho do mercado de operadores logísticos (2014)	159 empresas
Faturamento total estimado (2013)	R\$ 44,3 bilhões
Faturamento médio anual por empresa (2013)	R\$ 278,6 milhões
Empregos diretos (CLT: 177.521 + Terceiros: 66.031) (2014)	243.552 funcionários
Empregos indiretos (cadeias periféricas) (2014)	466.532 empregos
Total pessoal empregado (empregos diretos + indiretos) (2014)	710.084 pessoas
Tributos recolhidos (2013)	R\$ 7,2 bilhões
Encargos trabalhistas recolhidos (2013)	R\$ 2,0 bilhões
Investimentos previstos: próximos 3 anos (R\$ 608,2 milhões)	5,7 % do faturamento bruto
Gastos anuais da indústria brasileira: logística integrada (2013)	R\$ 118,4 bilhões

2.2 Tamanho do mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil^v

O trabalho de pesquisa se pautou pela análise de uma ampla gama de empresas do segmento logístico no Brasil para que fosse identificado o universo real dos OLs nacionais. A esta base de empresas foram aplicados diversos filtros triando as empresas por seu portfólio de serviços e forma de atuação para garantir que fossem consideradas apenas aquelas que efetivamente se enquadram na taxonomia de OL definida neste estudo.

A definição taxonômica adotada neste estudo e que melhor define o OL, segundo a análise dos especialistas que compuseram o grupo de trabalho, é a seguinte:

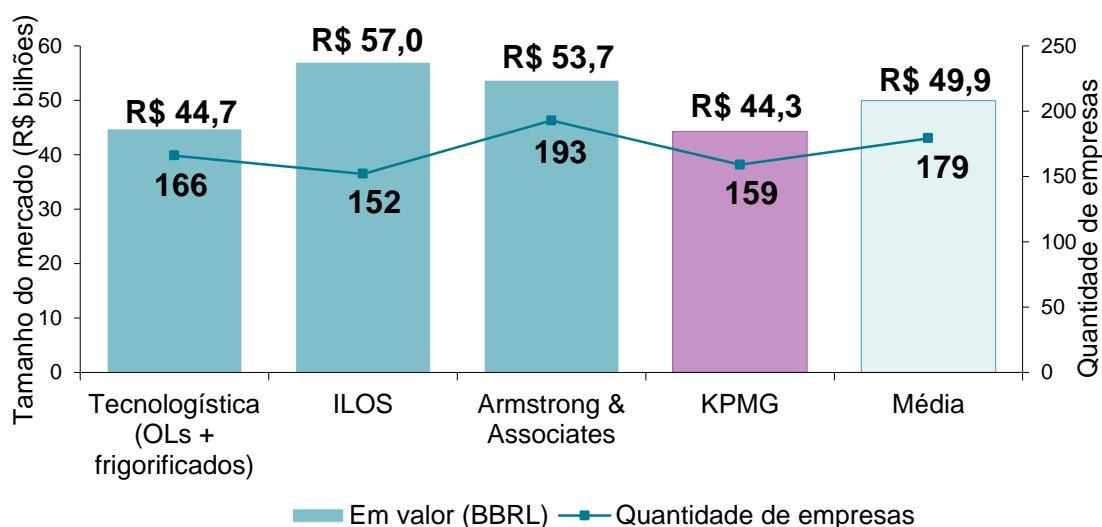
Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque.^{vi}

Merece nota no entendimento da taxonomia adotada, quando se destaca os serviços de transportes, que o seja compreendido como através de qualquer dos seus modais, assim como, no caso da armazenagem, podendo sê-la, geral, alfandegada, frigorificada, ou sob qualquer outro regime.

Dessa forma, foi apurado que, atualmente, existem **159 empresas^{vii}** que se enquadram na definição taxonômica de OL definida acima. Estas 159 empresas respondem por um faturamento anual agregado de **R\$ 44,3 bilhões**.

Tamanho do mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil (R\$ bilhões): comparativo entre método *bottom-up* KPMG e dados secundários de mercado^{viii}

ixx



2.3 Comparativo com outros segmentos da indústria e serviços^{xi}

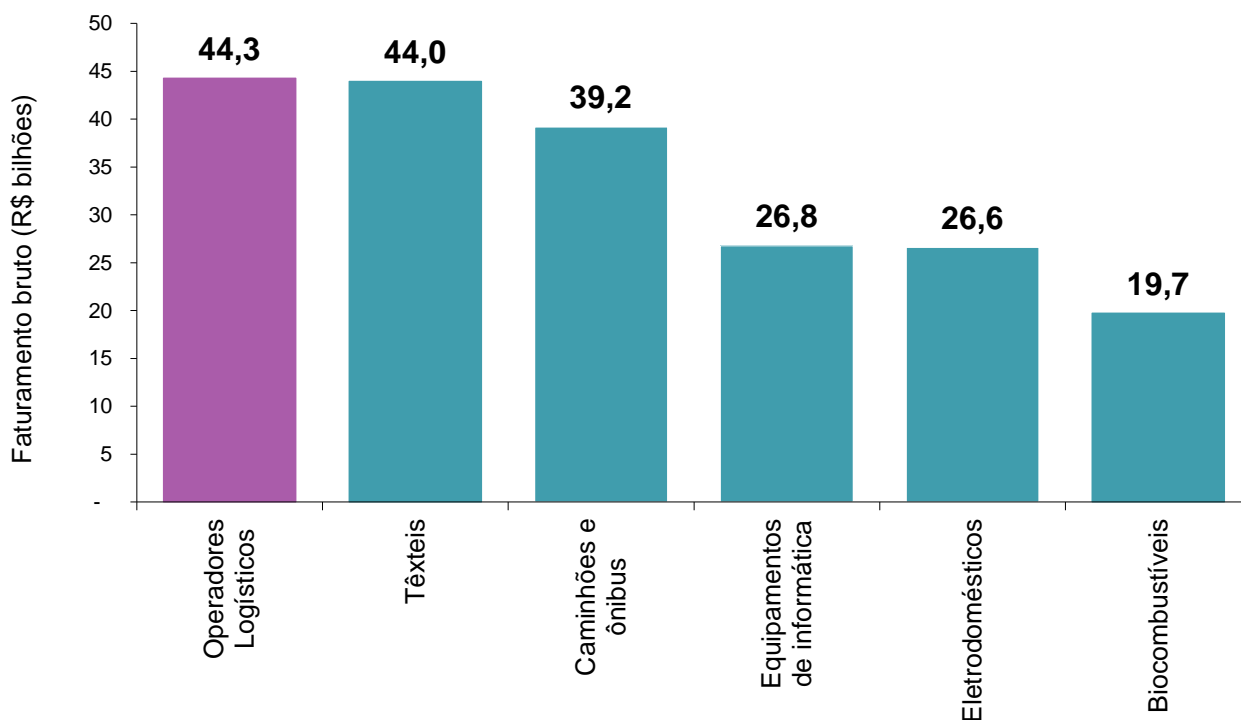
Se comparado a outros setores relevantes e de tamanho equivalente, na economia brasileira, é possível constatar que o segmento de OLS no Brasil ocupa um *hall* de relevância considerável. Com base em seu faturamento bruto, o segmento de OLS seria maior que setores importantes como o têxtil, caminhões e ônibus, equipamentos de informática, eletrodomésticos e biocombustíveis.

Comparando com setores de serviços o segmento de OLS seria maior que os de serviços audiovisuais, serviços de escritório e apoio administrativo e serviços para edifícios e de tamanho comparável ao de transporte rodoviário de passageiros e de tecnologia da informação.

Comparando-se com todos os setores da economia brasileira, o segmento de OLS ocuparia a 16^a (décima sexta) posição na indústria e 6^a (sexta) nos serviços em termos de faturamento bruto.

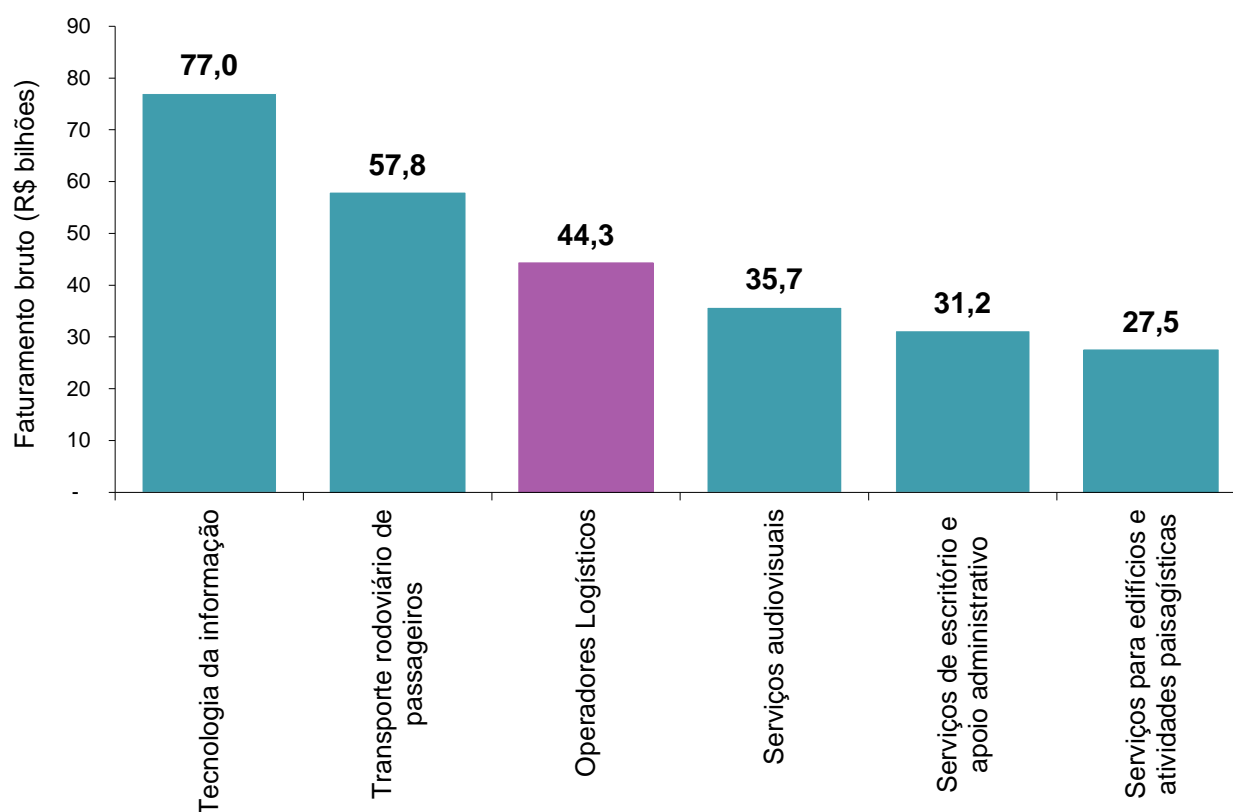
Essa análise comparativa elucida o fato de que os OLS brasileiros contribuem com o PIB nacional e crescimento econômico em uma ordem de grandeza comparável a setores considerados gigantes da economia brasileira e, logo, demonstra o peso e relevância dessa classe.

Tamanho de mercado: setores mais relevantes, em faturamento, comparáveis ao de Operadores Logísticos (OLs) (R\$ bilhões), setores da indústria.^{xii xiii}



Posição do setor de Operadores Logísticos (OLs) no *ranking* geral da indústria: 16^a (décima sexta)

Tamanho de mercado: setores mais relevantes, em faturamento, comparáveis ao de Operadores Logísticos (OLs) (R\$ bilhões), setores de serviços^{xiv xv}



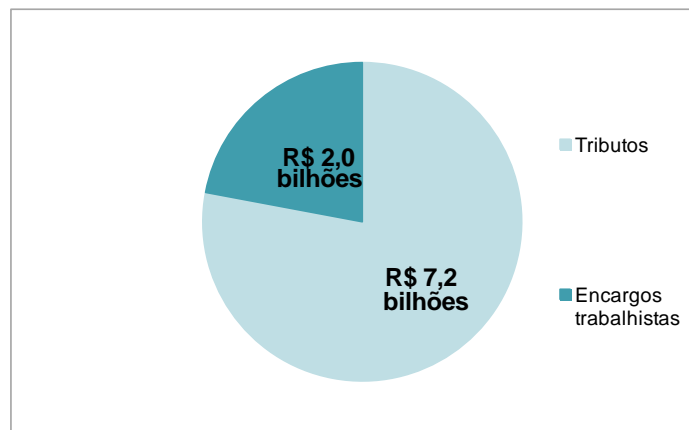
Posição do setor de Operadores Logísticos (OLs) no ranking geral de serviços: 6ª (sexta)

2.3 Arrecadação de tributos e encargos pelos Operadores Logísticos (OLs)^{xvi}

As empresas caracterizadas como OLs propriamente ditos recolheram, no ano de 2013, o equivalente a **R\$ 7,2 bilhões** de tributos (considerando Imposto Sobre Serviços (ISS)^{xvii}, Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)^{xviii}, Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS)^{xix}, Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS)^{xx}, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL)^{xxi} e Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF)^{xxii} e **R\$ 2,0 bilhões** de encargos trabalhistas (considerando Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e contribuições para previdência social, privada e sindical) totalizando um volume de **R\$ 9,2 bilhões** de tributos e encargos trabalhistas somados.

O dado de tributos de OLs aqui apresentado não leva em conta o Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF), por efeito de comparação, já que o dado para os outros setores apresentado pelo IBGE também desconsidera este tributo. Logo: **(a)** total de tributos = R\$ 7,2 bilhões, **(b)** alíquota média de IRRF paga pelos OLs = 3,0%, **(c)** estimativa de valor de IRRF pago pelos OLs da base = R\$ 44,3 bilhões x 3,0% = R\$ 1,4 bilhões, **(d)** tributos pagos pelos OLs da base desconsiderando IRRF = a – c = R\$ 5,8 bilhões.

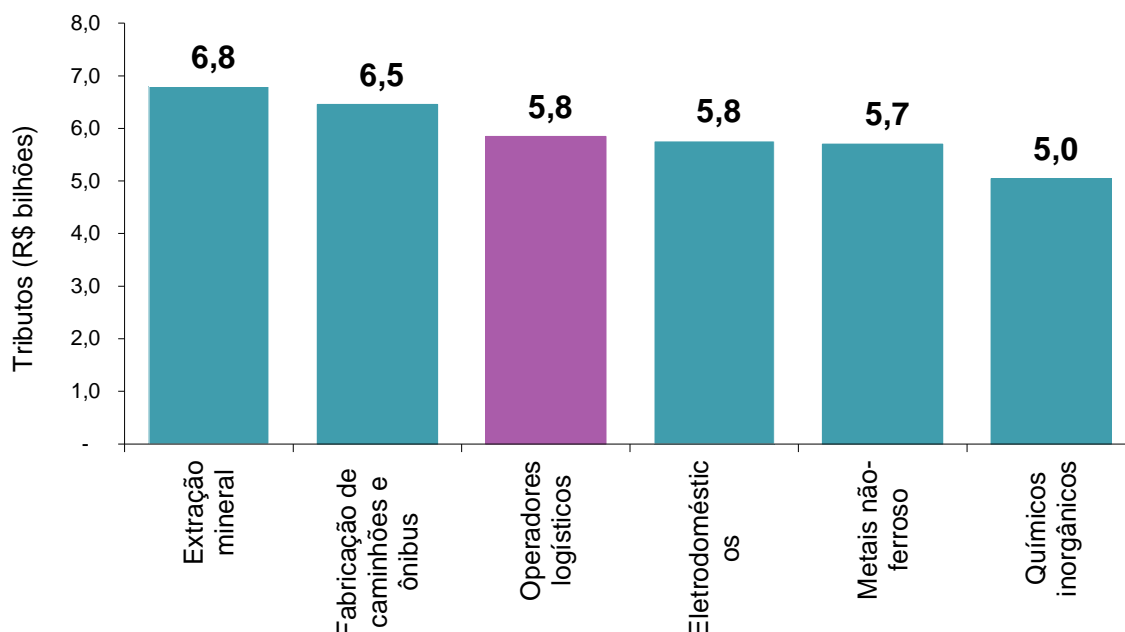
Volume de tributos e encargos trabalhistas recolhidos pelos Operadores Logísticos (OLs) em 2013 (R\$ bilhões)



Comparativo com outros segmentos da indústria e serviços^{xxiii}

Em uma análise comparativa, é possível verificar que, também do ponto de vista da arrecadação tributária, o segmento de OLs se equipara ou até mesmo supera a representatividade de outros gigantes da indústria e serviços brasileiros. Os OLs recolhem mais tributos que o setor de eletrodomésticos, metais não-ferrosos e químicos inorgânicos e apresenta mesma ordem de grandeza dos setores de fabricação de caminhões e ônibus e extração mineral.

Arrecadação de tributos: setores mais relevantes, em arrecadação, comparáveis aos Operadores Logísticos (OLs) (R\$ bilhões), setores da indústria^{xxiv xxv xxvi}



Posição do setor de Operadores Logísticos (OLs) no *ranking* geral da indústria: 20º (vigésima)

2.4 Pessoal empregado pelos Operadores Logísticos (OLs)^{xxvii}

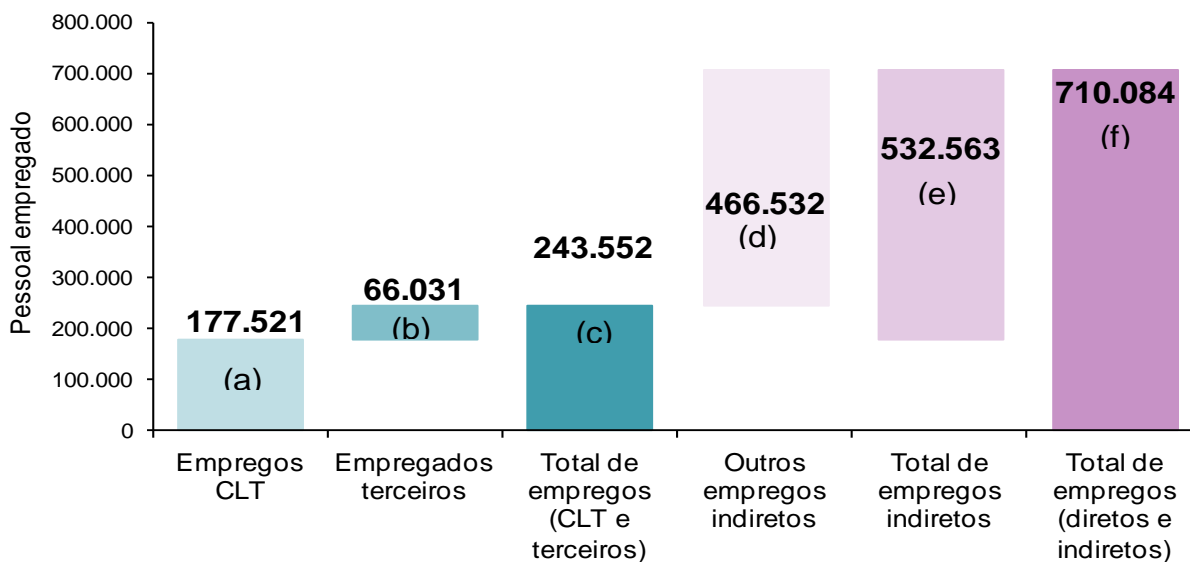
Para que fosse apurada a representatividade dos **159 OLs** em termos de geração de empregos, os tipos de postos de trabalho foram divididos em empregos do tipo contratos através da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), terceiros e outros empregos indiretos.

O volume de funcionários empregados através do regime CLT totalizou, em 2014, **177.521** funcionários enquanto, os empregados terceirizados^{xxviii} representaram **66.031** empregados.

Fora os empregos diretos, o segmento de OLs contribui, significativamente, com a economia brasileira através da geração de empregos indiretos^{xxix}. Por serem agentes integradores de toda a cadeia logística, os OLs se conectam com diversos elos da indústria e contribuem com geração de empregos através de toda a cadeia de valor. Através de estimativas realizadas pela Fundação Dom Cabral (FDC)^{xxx}, a capacidade de geração de empregos indiretos na indústria de OLs respeita uma relação de três empregos indiretos para cada empregado CLT. Logo, é possível estimar que o segmento de OLs é responsável por **466.532** postos de trabalho indiretos, fora os empregados terceirizados.

Considerando o total, tanto de empregos diretos quanto indiretos, é possível concluir que os OLs são responsáveis por **710.084** postos de trabalho.

Quebra do total de empregos: empregos CLT, empregos indiretos e total de empregos



Forma de cálculo: $c = a + b$; $e = b + d$; $f = a + e$

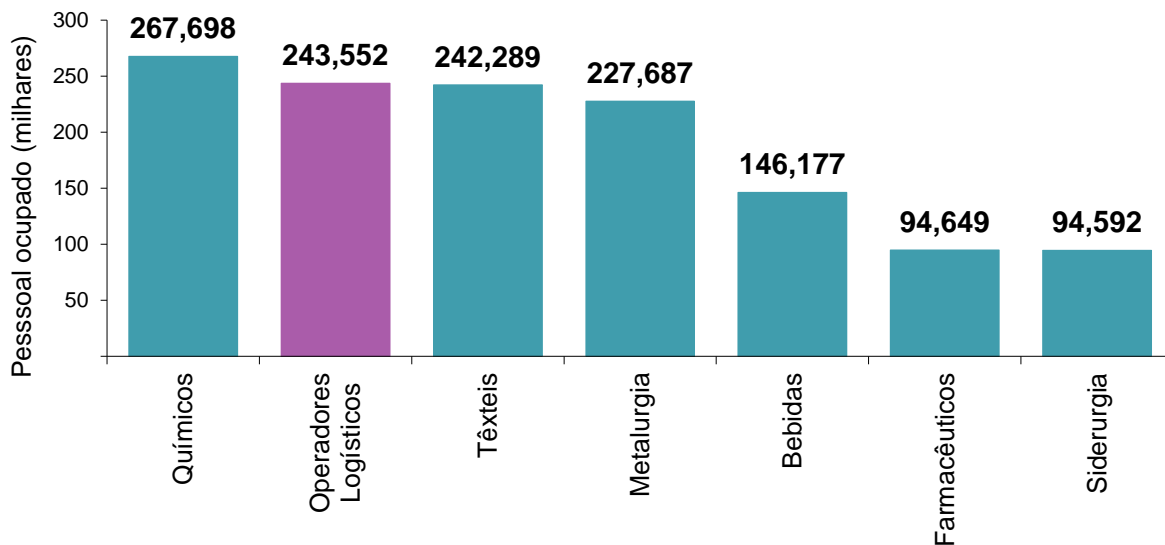
Comparativo com outros segmentos da indústria e serviços^{xxx}

Confrontando lado-a-lado a quantidade de pessoal empregado do segmento de OLS com outros do setor industrial e serviços, é patente a conclusão de que este é um setor intensivo em mão de obra e contribui com a economia brasileira através da geração de empregos com pujança equiparável a setores vultuosos. Os OLS possuem maior volume de pessoal empregado que os setores têxtil, metalúrgico, bebidas, farmacêutico e siderúrgico e volume comparável ao setor de químicos.

Se cotejado aos setores de serviços, observa-se que os OLS empregam mais do que os setores de atividades de ensino continuado, correio, telecomunicações, agências de viagens e operadores turísticos e possuem volume comparável ao setor de manutenção e reparação de veículos automotores.

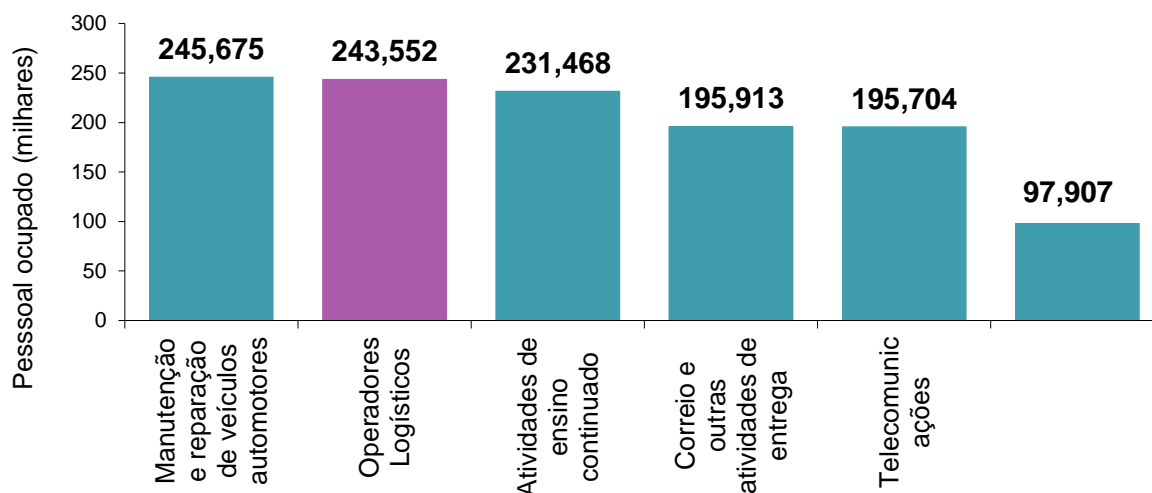
No ranking geral da indústria o segmento de OLS ocuparia a **11ª (décima primeira)** posição enquanto, no setor de serviços, ocuparia a **13ª (décima terceira)** posição.

Pessoal ocupado: setores mais relevantes em quantidade de pessoal ocupado comparáveis ao de Operadores Logísticos (OLs) (em R\$ milhares), setores da indústria^{xxxii xxxiii}



Posição do setor de Operadores Logísticos (OLs) no ranking geral da indústria: 11ª (décima primeira)

Pessoal ocupado: setores mais relevantes em quantidade de pessoal ocupado comparáveis ao de Operadores Logísticos (OLs) (em R\$ milhares), setores de serviços^{xxxiv xxxv}



Posição do setor de Operadores Logísticos (OLs) no ranking geral de serviços: 13ª (décima terceira)

2.5 Investimentos dos Operadores Logísticos (OLs)^{xxxvi}

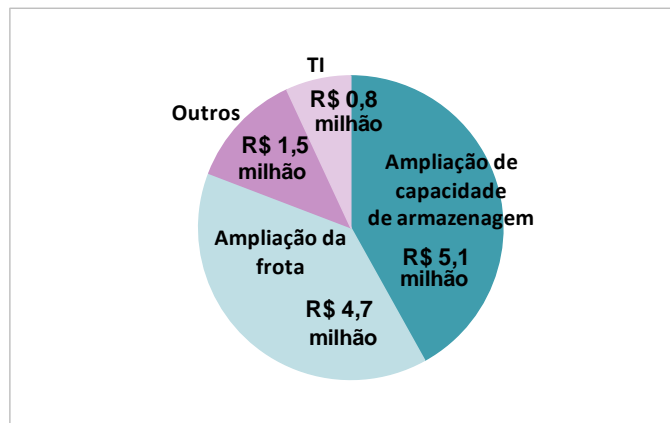
Mesmo sendo composto por um grupo relativamente pequeno de empresas, se comparado às maiores indústrias brasileiras, os OLs apresentam um volume considerável de investimentos em relação ao faturamento.

O volume de investimento médio anual por empresa, para os próximos 3 (três) anos (2015, 2016 e 2017) dos OLs que forneceram o dado, atingiria **R\$ 12,2 milhões** ao ano, o que corresponde a **aproximadamente 5,7% do faturamento** dessas empresas.

Os maiores destinos desses investimentos são a ampliação de capacidade de armazenagem e ampliação da frota, que, juntos, representam o montante médio de **R\$ 9,8 milhões** ao ano, por empresa.

De um modo geral, estima-se que o setor invista no período algo como **R\$ 608,2 milhões**.

Quebra de volume de investimento dos Operadores Logísticos (OLs) por tipo de investimento. Investimento médio anual por empresa previsto para os próximos 3 (três) anos (R\$ milhões)

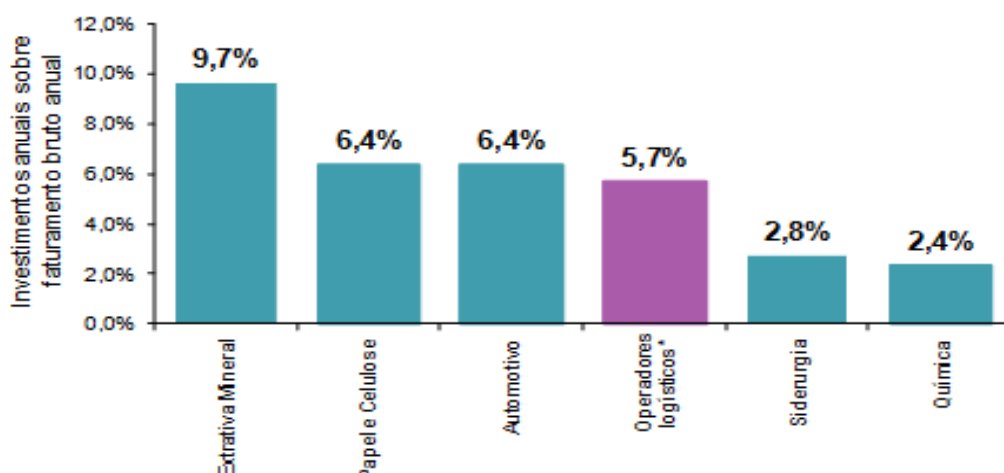


Comparativo com outros segmentos da indústria e serviços^{xxxvii}

Da mesma forma como no caso das outras métricas de mercado, com relação aos investimentos, o segmento de OLs se equipara a setores bastante relevantes para a economia nacional. O segmento de OLs apresenta uma taxa de investimento sobre o faturamento bruto anual na ordem de **5,7% ao ano**, maior que a taxa apresentada por setores de siderurgia e químicos e facilmente comparável aos setores automotivo, de papel e celulose e extrativo-mineral.

Esta alta taxa de investimento sobre faturamento é outro fator que denota a importante contribuição que os OLs representam para a economia brasileira como um todo.

Investimentos: setores mais relevantes comparáveis ao de Operadores Logísticos (OLs) em volume de investimento (taxa de investimento sobre faturamento bruto), setores da indústria^{xxxviii xxxix}



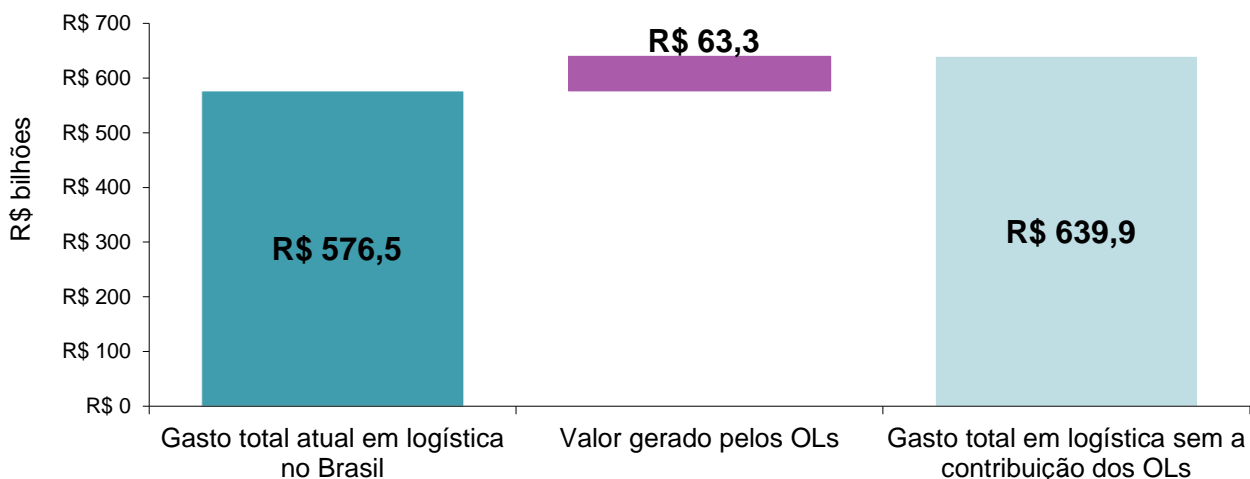
2.6 O valor gerado na economia pelos Operadores Logísticos (OLs) ^{xl}

Segundo a última edição do *Third-Party Logistics Study*^{xli} de 2014, o fator de redução do custo logístico gerado pela atuação dos OLs foi de **15% em uma média global**.

Considerando que o mercado brasileiro ainda é impactado por gargalos de infraestrutura e empecilhos legais e burocráticos, os OLs nacionais não possuem condições de imprimir no mercado brasileiro os mesmos níveis de eficiência observados em regiões mais desenvolvidas como Europa e Estados Unidos. Segundo estimativas da Fundação Dom Cabral (FDC)^{xlii}, os OLs locais seriam capazes de gerar um fator de redução de custos logísticos na ordem de **9,9%**.

No ano de 2013, o gasto total com logística no Brasil foi de **R\$ 576,5 bilhões**^{xliii}. Caso o ganho de eficiência gerado pelos OLs não tivesse sido absorvido, o país incorreria num custo logístico **9,9% maior** chegando a um total de **R\$ 639,9 bilhões**. Logo, o valor gerado pelos OLs através da redução do custo logístico representaria um montante de **R\$ 63,3 bilhões** de reais, ao ano.

Valor gerado pelos Operadores Logísticos (OLs) em redução do custo logístico total (R\$ bilhões)^{xliv}



3 Benchmarkings internacionais do mercado de Operadores Logísticos (OLs): aspectos regulatórios e boas práticas ^{xlv}

Além de uma investigação aprofundada das características do mercado brasileiro de OLs, foi intenção deste estudo debruçar-se sobre a realidade observada pelos OLs ao redor do mundo.

A segunda seção do primeiro volume deste trabalho, apresenta os detalhes do cenário regulatório experimentado por OLs nas Américas, Ásia e Europa. Adicionalmente, a íntegra desta seção, apresentará uma análise comparativa detalhada de processos certificadorios para OLs enquanto empresas assim como certificações para profissionais dessa indústria.

3.1 Aspectos regulatórios relacionados à figura do Operador Logístico (OL) no exterior^{xlvi}

Foi objeto do *benchmarking* internacional, também apresentar uma análise sobre os aspectos regulatórios que afetam a atuação de OLs no mundo. Para tanto, foram analisados 15 (quinze) países nos continentes europeu, americano e asiático para que fosse fornecida uma visão em perspectiva do cenário regulatório que os OLs enfrentaram nestes países, *vis-à-vis* a realidade brasileira. O objetivo dessa análise foi o de identificar se os OLs estrangeiros passam pelas mesmas restrições de cunho regulatório, jurídico e fiscal observadas no mercado brasileiro.

A constatação, após este minucioso estudo, foi a de que a realidade vivida por OLs brasileiros lhes é extremamente particular.

Da mesma forma como no Brasil, OLs nos países analisados não possuem uma denominação jurídica própria, apoiando-se, também, em classificações de transportadoras e/ou armazéns gerais. Não obstante, tal fato não representa insegurança jurídica, tributária e sindical observada no caso brasileiro.

Como o sistema tributário nestes outros países não é pautado pelas CNAEs, como no caso brasileiro, esta indefinição não se traduz em incerteza fiscal, tributária, trabalhista e sindical.

No que diz respeito à associação sindical, nos países analisados, os OLs são associados a poucos sindicatos, em sua maioria, sindicatos de transporte e/ou armazenagem local ou nacional. Não é observado em outros países algo semelhante ao caso brasileiro, em que cada OL necessita se apoiar em uma ampla gama de CNAEs fazendo com que seja necessário sua associação a diversos sindicatos. Fora isso, uma vez que cada OL possui diferentes tipos de CNAEs, também não há harmonia na lógica de filiação sindical entre os OLs brasileiros.

3.2 Fatores Críticos de Sucesso (FCS) para a implementação de um selo de qualidade para Operadores Logísticos (OLs) no Brasil^{xlvii}

Além de traçar uma análise do cenário regulatório do mercado de OLs nos outros países, o *benchmarking* internacional procurou se debruçar sobre processos de auto-regulação e certificações nesses países.

A análise comparativa e *benchmarking* internacional de processos de certificação presente em diferentes países, apresentada na íntegra ao longo deste estudo, foi capaz de identificar casos de sucesso e casos de menor aderência nos vários processos analisados.

Foram observados casos em que as barreiras para a disseminação da certificação se davam em razão da baixa maturidade do mercado no país analisado. Isso porque a maioria dos OLs locais ainda não possuía processos mínimos para se enquadrar em qualquer tipo de certificação de qualidade.

Em outros casos ocorria justamente o oposto, principalmente em países mais desenvolvidos. Nestes casos, o nível de maturidade era tão alto que os OLs não viam necessidade em pautar seu reconhecimento em selos de qualidade fornecidos por terceiros independentes.

Adicionalmente, foi identificado que fatores como o reconhecimento pelo mercado das associações locais enquanto instituições promotoras dos princípios dos certificados, assim como a mecânica utilizada para a obtenção do selo – se dividido em níveis progressivos ou não – também influenciam de forma direta na aceitação do mercado destes selos.

De forma resumida, são apresentados a seguir os pontos principais que foram identificados como fatores chave para o sucesso de um modelo de certificação para OLs no Brasil. Estes pontos são o fruto do aprendizado obtido através da análise comparativa de uma miríade de processos de certificação ao redor do mundo detalhados ao longo deste estudo.

1. Atentar-se a estratégia de comunicação do lançamento do selo e a divulgação do valor que este aporta ao mercado. Estes fatores são fundamentais para aderência deste.
2. Atuar em conjunto com auditorias externas para que o processo certificador atinja maior credibilidade no mercado.
3. Contemplar a possibilidade de modelos de certificação com níveis progressivos já que, segundo as entrevistas com especialistas e entes de mercado, aumentam a chance de adesão ao selo.
4. Garantir que o tipo de certificação a ser implementado seja pautado por uma demanda concreta ou aprovação dos embarcadores e tomadores de serviço.
5. Implementar um método de certificação que congregue aspectos técnicos e gerenciais teria um valor percebido maior pelo mercado.
6. Implementar um modelo de certificação que contenha um fator de percepção do cliente com relação à qualidade de serviço de seus provedores logísticos. Entrevistas com embarcadores mostraram que estes enxergariam mais legitimidade no selo este fator fosse contemplado.
7. Observar que modelos de certificação que são fechados apenas para membros da associação não foram difundidos.
8. Observar que se os membros da associação aderirem ao selo, este terá mais chances de ser reconhecido pelo mercado.

No que tange ao escopo das certificações, foi constatado que a grande maioria dos casos contemplados se trata de certificações focadas no indivíduo, na avaliação do nível de conhecimento técnico de profissionais das empresas e não de processos das empresas OLs.

Isso se deve ao fato de haver, nos países mais desenvolvidos, uma carência por profissionais com nível de qualificação técnica elevado de forma que estes certificados profissionais atuam suprimindo esta carência com a formação de trabalhadores mais aptos.

Adicionalmente, na maioria dos países analisados, as empresas OLs já dispõe de processos próprios bem maduros que garantem os níveis mínimos de qualidade requeridos por seus clientes locais.

Transportando a análise para a realidade brasileira, constata-se que o nível de maturidade atual de muitos OLs ainda justificaria a implementação de uma certificação que garantisse padrões mais elevados de processos e políticas de qualidade.

Marco regulatório e análise jurídica

(Volume 2)

4. Introdução

O Operador Logístico (“OL”) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, mediante um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque.

A operação logística é aquela em que o OL, sob sua responsabilidade, realiza, no mínimo, as atividades de transporte, de armazenagem e de gestão de estoque, por meio de um ou mais contratos. Ela compreende os serviços que integram, dentre outras correlatas, as atividades de recebimento, carga, descarga, unitização, desunitização, fracionamento, consolidação, desconsolidação, movimentação de cargas, armazenagem, gerenciamento de estoque, separação (*picking*), embalagem para transporte (*packing*), reembalagem, selagem, etiquetagem (*labeling*), montagem de kits (*kitting*), processamento de pedidos, expedição, *crossdocking*, distribuição, gerenciamento de transporte, inspeção e controle de qualidade.

O exercício da atividade de operação logística independe de prévia concessão, permissão, autorização ou licença específica, exceto aquelas necessárias ao desempenho de atividades de transporte, em quaisquer de seus modais, e armazenagem, em quaisquer de seus regimes.

A caracterização e análise da figura do OL, sob uma perspectiva jurídica, foram desenvolvidas, no presente trabalho, de maneira abrangente, de forma a captar as principais nuances a respeito do tema.

Em primeiro lugar, foram estudados os principais aspectos a respeito de sua noção, para caracterizá-lo de maneira adequada. Embora tenham reconhecimento acadêmico e existam na prática, desempenhando papel crucial na economia nacional, faltavam análises a respeito do delineamento jurídico da figura do OL.

Sequencialmente, é trazida problemática correlata à inexistência de definição jurídica do OL: a falta de sua classificação como atividade econômica, distinta dos serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque, cerne de sua atuação.

Feito isso, são apresentados os principais aspectos do marco regulatório da figura do OL, tanto sob a perspectiva das atividades de transportes, quanto de armazenagem e gestão de estoque.

Por fim, são apresentados temas ancilares à caracterização do marco regulatório dos OLs, compreendendo aspectos trabalhistas e sindicais, previdenciários, securitários, ambientais e de *compliance*.

Vale destacar que todo o trabalho jurídico do projeto foi realizado tendo em vista a complexidade da figura do OL (decorrente, notadamente, da prestação de diversas atividades, compondo, de forma abrangente, a operação logística) e a necessidade de não onerá-lo, de impor-lhe novas obrigações (ao revés: o objetivo foi o de dotá-lo de reconhecimento, tendo em vista as ações concretas efetivamente passíveis de serem realizadas pela ABOL e pelos agentes setoriais).

A ausência de normatização específica dos OLs faz com que as empresas configuradas como tal tenham que lidar com ampla gama de regulamentações distintas a respeito da atividade por elas desempenhadas. Exemplificativamente, os OLs podem prestar serviços em diversos modais de transporte, cada qual deles, em alguma medida, regulados por agências reguladoras diversas. Tal ponto faz com que seja inviável o estabelecimento de um regime jurídico uno para a prestação de serviços de transporte referentes à operação logística (embora possa-se, obviamente, estabelecer atos normativos que considerem a figura do OL em si, dotando-o de suas próprias peculiaridades, reconhecendo-as juridicamente).

Dessa maneira, a prestação dos serviços em cada um dos modais deverá se adaptar, em linhas gerais, a regulação setorial relativa a cada qual deles.

Nesse ponto, a própria noção de OL adotada no presente trabalho teve por objetivo considerar todos os aspectos essenciais da figura, sem onerá-lo ou impor novas obrigações para a sua atuação.

Ademais, as Classificações Nacionais de Atividades Econômicas (“CNAEs”) consideradas como as prioritárias para a figura do OL (i.e., transporte rodoviário de carga (CNAE 2.2: 49.30-2),^{xlviii} armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7); carga e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5); atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8) dialogam diretamente com as atividades que permeiam a operação logística e representam, na prática, aquelas que já vêm sendo adotadas por eles.

5. A figura do Operador Logístico (OL)

Havia a premência de se realizar, no Brasil, um estudo jurídico sistematizado a respeito das empresas denominadas como Operadores Logísticos (“OLs”). Isto se dá, de um lado, pela crescente importância de sua atuação na economia dos mais diversos países. De outro, pelo fato de várias empresas se autodenominarem como OLs, sem, contudo, utilizarem-se de qualquer tipo de rigor no emprego da expressão.^{xlix}

Em linhas gerais, o OL pode ser caracterizado como um prestador de serviços logísticos que tenha competências reconhecidas em atividades logísticas, de forma integrada, desempenhando funções que englobem processos logísticos.¹ Contudo, para que haja consistência com a maioria das interpretações da noção de logística, as atividades desempenhadas pelos OLs devem ser conduzidas de maneira integrada e coordenada.

Dessa forma, o OL é responsável por parte do fluxo logístico, favorecendo a sua continuidade, mesmo que atividades sejam realizadas pela própria empresa, cliente ou terceiro.^{li} Deve ter competência para, no mínimo, prestar serviços simultâneos em 3 (três) atividades básicas: gestão de estoque, armazenagem e gestão de transportes^{lii} – tal como se depreende da noção de logística acima colocada.^{liii}

Ainda que com alguma pequena nuance, as definições de OLs hodiernamente adotadas no Brasil não escapam aos principais aspectos acima delineados: empresas com capacidade para prestar, simultaneamente e de forma integrada, as atividades de armazenagem, gestão de estoque e de transportes.

A Associação Brasileira de Operadores Logísticos (“ABOL”) utiliza-se da seguinte aceção:

Conceituam-se operadores logísticos como os fornecedores de serviços logísticos, especializados em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos [sic], e que tenham competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades básicas de controle de estoques, armazenagem e transportes.^{liv-lv}

Vale destacar que a noção adotada pela ABOL foi utilizada, recentemente, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”) em estudo feito sob as perspectivas para a infraestrutura nacional nos próximos anos. Ao analisar questões referentes aos custos logísticos no Brasil, o BNDES pontuou que:

[a] redução desses custos está relacionada à disponibilidade de infraestrutura competitiva (de transporte e de armazenagem) e, também, à capacidade do país de dispor de uma operação logística produtiva, i.e., integrada, com baixo nível de estoques e que se utiliza, em geral, de um único responsável pelo gerenciamento de todo o fluxo da cadeia de suprimentos: o Operador Logístico (OL), que, usualmente, em nome da eficiência econômica, é terceirizado. [...]

A figura do OL tem diversas definições. Utilizaremos a que é defendida pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol): o OL é aquele que pode exercer pelo menos e simultaneamente três funções, gestão de transportes (em qualquer dos seus modais), armazenagem (de carga geral, alfandegada ou frigorificada) e controle de estoques (com utilização de tecnologia específica).^{lvi}

Tais pontos deixam claros tanto os principais aspectos dos OLs quanto o seu efetivo reconhecimento pela academia e pelo mercado de serviços logísticos no Brasil.

A comparação entre os prestadores de serviços logísticos tradicionais e os OLs também é realizada por Paulo Fleury, nos seguintes termos.^{lvii}

Prestador de Serviços Tradicionais		Operador Logístico Integrado
1.	Oferece serviços genéricos – <i>commodities</i> .	Oferece serviços sob medida – personalizados.
2.	Tende a concentrar-se numa única atividade logística: transporte, ou estoque, ou armazenagem.	Oferece múltiplas atividades de forma integrada: transporte, estoque, armazenagem.
3.	O objetivo da empresa contratante do serviço é a minimização do custo específico da atividade contratada.	Objetivo da contratante é reduzir os custos totais da logística, melhorar os serviços e aumentar a flexibilidade.
4.	Contratos de serviços tendem a ser de curto a médio prazos (6 meses a 1 ano).	Contratos de serviços tendem a ser de longo prazo (5 a 10 anos).
5.	<i>Know-how</i> que pode ser limitado e especializado.	Possui ampla capacitação de análise e planejamento logístico, assim como de operação.
6.	Negociações para os contratos tendem a ser rápidas (semanas) e num nível operacional.	Negociações para contrato tendem a ser longas (meses) e num alto nível gerencial.

Não obstante haja a definição acadêmica e prática do que seja o OL, com a colocação de suas principais competências e as distinções de outros prestadores de serviços tradicionais, fato é que não há a sua caracterização jurídica sistematizada no Brasil.

Ele não encontra respaldo amplo em noções legais (sobretudo para defini-la de forma ampla e unívoca, conferindo unidade de tratamento aos OLs). Em outros termos: não há, no ordenamento jurídico brasileiro, a figura do OL reconhecida como atividade econômica específica, com características e peculiaridades que a distingam das demais que atuam na economia brasileira.

Corolário dessa assertiva é o fato de os diplomas normativos que disciplinam parcela das atividades desenvolvidas pelos OLs não reconhecerem esta figura.^{lviii}

Nesse sentido, o Decreto 1.102, de 21 de novembro de 1903, que institui regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais (“Decreto 1.102”), prevê regras apenas para o registro de empresas que pretendam atuar como armazenadoras. Igualmente, a Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração (“Lei 11.442”), isoladamente, sem envolver outras atividades a ela correlatas.^{lix}

Também o Código Civil, ao tratar das várias espécies de contrato, não prevê disposições a respeito de contratos de *operação logística*. Mais uma vez, apenas as atividades de depósito (armazenagem) e transporte, realizadas de forma integrada pelos OLs, são disciplinadas, mas não o seu desenvolvimento conjunto, característica típica dos serviços por eles prestados.

De um lado, o Código Civil estabelece a figura típica do contrato de *depósito voluntário*, caracterizado como aquele pelo qual “recebe o depositário um objeto móvel, para guardar, até que o depositante o reclame” (art. 627).^{lx}

De outro, pelo contrato de transporte, “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (art. 730 do Código Civil). A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço (art. 743).^{lxi}

Vale destacar que, nos aspectos referentes ao contrato de transporte, o Código Civil prevê que “[a] coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito” (art. 751). Assim, referido diploma normativo não prevê a tipicidade da realização de atividades de transporte e depósito de forma conjunta, integrada, como é característica típica dos OLs.

Dessa forma, à luz do Código Civil, o contrato de *operação logística* (aquele em que as atividades de transporte, armazenagem e gestão de estoque fossem desenvolvidas sob a égide de um único instrumento contratual) seria caracterizado como *contrato atípico*.^{lxii} ainda que haja a tipificação dos contratos de depósito (armazenagem) e transportes, não há a tipificação de sua realização de forma integrada.

A miopia do Direito Brasileiro em relação ao OL também se traduz no Projeto de Lei 1.572/2011, por meio do qual se pretende instituir o Novo Código Comercial.

O referido documento contém previsões que disciplinarão os contratos de logística, neles incluídos os de *armazenamento*,^{lxiii} de *transporte de cargas*^{lxiv} e de *fretamento*.^{lxv} Contudo, a grande característica do Direito Brasileiro em relação à operação logística persiste: não há o seu reconhecimento legal, com a disciplina das atividades de armazenamento e transporte de cargas de forma integrada.^{lxvi}

Não obstante a ausência de reconhecimento legal da figura do OL no Brasil, houve a tentativa de sua caracterização por uma agência reguladora específica: a Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”). Ao tratar sobre a figura do Operador do Transporte Multimodal (“OTM”), ela tentou diferenciá-lo do OL, da seguinte maneira:

O OTM realiza contrato com o cliente por todo o serviço, emitindo o Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas. Posteriormente, contrata os transportadores de cada modal, assim como os serviços adicionais necessários (armazenagem, coleta etc). Assim, o OTM se responsabiliza pelo serviço perante o Cliente até a entrega ao destino (porta-a-porta). Por outro lado, o Operador Logístico não emite conhecimento, ao contrário, somente promove o contato entre o cliente e cada prestador de serviço. O foco principal do OTM é o transporte da carga sendo os demais serviços considerados acessórios, enquanto o foco do operador logístico é gerenciar o abastecimento ou a distribuição para o contratante.^{lxvii}

Referida noção, contudo, não trata, na essência, do que seja o OL. Em primeiro lugar, a ANTT não caracteriza o OL pelo que ele é ou pelo que ele faça. O início da caracterização se dá pela negativa: na visão da Agência, o OL seria caracterizado pelo fato de que “não emite o conhecimento de transportes”.

Embora tal fato possa ser verdade em alguma medida, não o será em todos os casos. Isso porque os OLs são os responsáveis por sua organização empresarial e verificarão, no caso concreto, se as atividades de transportes serão realizadas por eles diretamente ou se serão contratadas em mercado. Caso o serviço seja realizado pelo OL, diretamente, a responsabilidade pela emissão do documento de conhecimento de transportes será sua.

Também é equívoca a noção da ANTT de que o OL “somente promove o contato entre o cliente e cada prestador de serviço”. O OL poderá prestar diretamente os serviços na cadeia logística de seus clientes. E, mesmo nos casos em que as atividades desenvolvidas sejam subcontratadas, o OL permanece responsável, perante seu contratante, por assegurar que todo o fluxo logístico (desde o recebimento da mercadoria, com o seu transporte e sua armazenagem) será adequadamente executado.

Por outro lado, a Lei 3.152, de 6 de maio de 2003, havia instituído o denominado “Programa de Estímulo à Implantação e ao Desenvolvimento do Setor Logístico do Distrito Federal – PRÓ – DF/Logístico” (“Lei Distrital 3.152”).

Em seus termos, referido programa pretendeu instituir tratamento tributário especial referente ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS – e ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS (art. 1º).

Os incentivos veiculados pela lei incidiriam sobre operações com mercadorias próprias ou por conta e ordem de terceiros e prestações de serviço de transporte de cargas e encomendas e de serviços acessórios realizadas por OLs (art. 1º, § 1º).

Para os efeitos do PRÓ - DF/Logístico, considerou-se como OL “a empresa que, direta ou indiretamente, preste em conjunto com o serviço de transporte de cargas e encomendas, os serviços acessórios de coleta ou recebimento, agenciamento, armazenamento, movimentação, gerenciamento de estoque e distribuição ou entrega de bens ou mercadorias próprias ou por conta e ordem de terceiros” (art. 1º, § 2º).

Contudo, o Conselho Especial do Tribunal de Justiça do Distrito Federal julgou ação direta de inconstitucionalidade, cujo requerente foi o Procurador-Geral De Justiça do Distrito Federal, no processo 2008.00.2.017265-6.^{lxviii} Nele, a referida lei foi declarada inconstitucional, com a síntese constante da seguinte ementa:

DIREITO CONSTITUCIONAL E TRIBUTÁRIO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DISTRITAL Nº 3.152/2003, QUE INSTITUIU O PRÓ-DF/LOGÍSTICO, E DECRETO Nº 29.023/2008.

1 – Impõe-se o reconhecimento da usurpação de competência do Senado Federal para fixar a alíquota interestadual do ICMS, porquanto o legislador distrital a alterou ao trazer como opção a determinados estabelecimentos a incidência de alíquota fixa de 2% (dois por cento), violando o disposto no artigo 126, caput e inciso II, e artigo 134, inciso IV, ambos da LODF.

2 – A característica da não cumulatividade do ICMS é garantia constitucional que não pode ser afastada pelo legislador ordinário, sob pena de ofensa ao artigo 134, inciso I, da LODF.

3 – A concessão unilateral de benefícios fiscais relativos ao ICMS, sem a prévia celebração de convênio intergovernamental, nos termos do que dispõe a LC 24/75, constitui afronta ao disposto no artigo 135, §5º, inciso VII, da LODF. Precedentes.

4 – A inconstitucionalidade dos artigos 1º, 2º e 3º da Lei Distrital nº. 3.152/03, ante a ofensa aos artigos 19, caput; 126, incisos II e III; 129, caput; 131, inciso I; 134, inciso I e IV; e 135, inciso I, e §5º, incisos I, III e VII, todos da Lei Orgânica do Distrito Federal, contamina todos os dispositivos da norma, tendo em vista a nítida interdependência existente entre eles.

5 – Ação direta julgada parcialmente procedente, para declarar a inconstitucionalidade da Lei Distrital nº 3.152/2003.

Em que pese a carência de definição normativa da atividade, diversos documentos públicos permitem extrair certa convergência na caracterização dos OLs, à luz da necessidade de contratações para a satisfação de necessidades do Poder Público.

Isto porque editais de licitações, contratos de concessão, estudos relativos a procedimentos de manifestação de interesse e outros documentos relacionados às contratações públicas tem sido publicados especificamente sobre os *serviços de operação logística*.

Tais documentos apresentam pontos de afluência na descrição da atividade e nos requisitos de qualificação técnica das potenciais licitantes, do que se pode extrair o reconhecimento expresso da necessidade de contratação de OLs (e não simplesmente de empresas transportadoras de cargas ou armazenadoras, de forma desintegrada).

Basicamente, a descrição do objeto das contratações está assentada no exercício das 3 (três) atividades nucleares da operação logística: (i) armazenamento, (ii) gestão de estoques; (iii) transporte de cargas.

Em vista do exposto, os principais aspectos da figura do OL, do ponto de vista de seu reconhecimento pelo Poder Público, podem ser assim sintetizados:

Quadro-resumo a respeito do reconhecimento da figura do operador logístico no Brasil

Noção de Operação Logística			
Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”)	Empresa pública federal que, dentre outras atribuições, concede financiamentos para a realização de investimentos em todos os segmentos da economia, incluindo o aprimoramento da infraestrutura. Em linhas gerais, o apoio do BNDES se dá por meio de financiamento a projetos de investimentos, estruturação de projetos, aquisição de equipamentos e exportação de bens e serviços.	Em estudo sobre as perspectivas para a infraestrutura nacional nos próximos anos, o BNDES se valeu do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL: “Utilizaremos a que é defendida pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol): o OL é aquele que pode exercer pelo menos e simultaneamente três funções, gestão de transportes (em qualquer dos seus modais), armazenagem (de carga geral, alfandegada ou frigorificada) e controle de estoques (com utilização de tecnologia específica)” ^{lxix} .	Entendimentos com o BNDES com o intuito de promover a criação e estruturação de linhas de financiamento específicas para a operação logística e para os operadores logísticos.
Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”)	Autarquia especial, reguladora do transporte rodoviário, ferroviário e multimodal, incluindo o transporte de carga.	Em estudo sobre os entraves a respeito do transporte multimodal no país, a ANTT assim caracterizou os operadores logísticos: “[o]s operadores logísticos são empresas especializadas que prestam serviços que integram atividades de armazenagem, processamento de pedidos, movimentação de cargas, gerenciamento de estoques, sistemas de distribuição e de gerenciamento de transporte, entre outras atividades” ^{lxx} . A noção apresentada pela ANTT é equívoca e não reflete os principais elementos caracterizadores dos operadores logísticos, conquanto entenda a referida Agência que os operadores logísticos não emitem conhecimento de transporte.	Entendimentos com a agência para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (“ANP”)	Autarquia especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, quem possui como atribuições promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis. O transporte e a armazenagem desses produtos se incluem no âmbito de regulação da agência.	Nos termos da Resolução ANP 50, de 23 de dezembro de 2013, que regulamenta as especificações do óleo diesel de uso rodoviário, o operador logístico é definido como “pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar instalações de armazenamento de produtos granéis líquidos inflamáveis e combustíveis” (art. 8º, VII). A noção de operador logístico veiculada na Resolução ANP 50/2013 não contempla os elementos fundamentais da figura, notadamente porque se destina a fornecer definição restrita, aplicável somente no contexto do uso rodoviário de combustíveis.	Entendimentos com a agência para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL, para aplicação geral às atividades reguladas pela agência.
Agência Nacional de Vigilância Sanitária (“ANVISA”)	Autarquia especial que se volta à regulação todos os setores relacionados a produtos e serviços que possam afetar a saúde da população brasileira. Os operadores logísticos realizam o armazenamento e distribuição de produtos, dentre os quais medicamentos, saneantes e demais produtos que se inserem no âmbito de regulação da ANVISA. ^{lxxi}	A legislação sanitária não traz definição da operação logística e dos operadores logísticos.	Entendimentos com a agência para manter a continuada adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL. A ABOL, por meio de ofício datado de 11 de novembro de 2013, requereu à ANVISA e agenda para o reconhecimento da figura do operador logístico.
Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“ANTAQ”)	Autarquia em regime especial, responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.	A agência não traz definição de operação logística ou dos próprios operadores logísticos.	Entendimentos com a agência para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”)	Autarquia em regime especial, responsável pela regulação das concessões de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como da prestação de serviços de transporte aéreo de cargas e passageiros.	O transporte aéreo de cargas é disciplinado por inúmeras portarias, resoluções, instruções e demais atos normativos cabíveis. Entretanto, não há a menção ao conceito de operação logística e de operadores logísticos em nenhum desses documentos.	Entendimentos com a agência para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (“MAPA”)	Órgão responsável pela normatização de serviços vinculados ao setor agropecuário, incluindo as atividades de fornecimento de bens e serviços à agricultura e distribuição de produtos de origem agropecuária até o consumidor final. O transporte e armazenagem dos produtos agrícolas se incluem no âmbito de regulação do MAPA.	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.
Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB)	Órgão subordinado ao Ministério da Fazenda, responsável pela administração e fiscalização dos tributos de competência da União.	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.
Secretaria da Fazenda Estadual (SP)	Órgão do Governo do Estado de São Paulo responsável pela administração e fiscalização dos tributos estaduais.	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Secretaria da Fazenda do Governo do Distrito Federal (GDF)	Órgão do Governo do Distrito Federal responsável pela administração e fiscalização dos tributos do DF.	Nos termos da Lei 3.152/2003, a qual havia instituído o Programa de Estímulo à Implantação e ao Desenvolvimento do Setor Logístico do Distrito Federal – PRÓ - DF/Logístico, o operador logístico foi caracterizado como “a empresa que, direta ou indiretamente, preste em conjunto com o serviço de transporte de cargas e encomendas, os serviços acessórios de coleta ou recebimento, agenciamento, armazenamento, movimentação, gerenciamento de estoque e distribuição ou entrega de bens ou mercadorias próprias ou por conta e ordem de terceiros”. Referida lei, contudo, foi considerada inconstitucional.	A noção trazida pela referida lei contemplou os elementos fundamentais da operação logística, tal como propostos no presente trabalho.
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (“IBAMA”)	Autarquia federal responsável por exercer o poder de polícia ambiental, bem como de executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental. Cabe ao IBAMA, inclusive, propor e editar normas e padrões de qualidade ambiental.	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Conselho Nacional do Meio Ambiente (“CONAMA”)	Órgão consultivo e deliberativo, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, responsável por estabelecer normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras; decidir em última instância acerca de multas e penalidades aplicadas pelo IBAMA, bem como determinar, mediante representação do IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito.	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.
Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (“CETESB”)	Órgão estadual fiscalizador e licenciador de atividades consideradas potencialmente poluidoras	N/A	Entendimentos com o órgão para a adoção do conceito de operador logístico fornecido pela ABOL.

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
Administrações Contratantes	<p>Em diversos editais e contratos administrativos, as figuras do operador logístico ou da operação logística têm sido reconhecidas em si mesmas, distintas dos serviços de transportes, armazenagem ou gestão de estoques, se considerados isoladamente.</p>	<p>(i) O Edital de Pregão Presencial SEMGE 076/2014, da Prefeitura Municipal de Salvador previu como objeto a contratação de serviços de operação logística, sendo que, para tanto, a empresa contratada deveria realizar, de forma integrada: o recebimento, armazenamento, movimentação, gestão estoques, processamento de pedidos, separação, conferência, embalagem, expedição, distribuição e entrega de produtos e bens.</p> <p>(ii) O Edital de Pregão Eletrônico 459/12 (Processo 7915/2011, do Hospital das Clínicas/SP) que se volta à contratação de serviços de gestão logística, descreve o objeto com as seguintes atividades: recebimento dos produtos, conferência, armazenagem, unitarização, separação, transporte e distribuição.</p> <p>(iii) O Edital de Pregão Presencial da Secretaria de Estado da Saúde do Piauí (SESAPI) 01/2013 – CPI/SESAP tem por objeto a contratação de empresa especializada em operação logística e, para tanto, estabelece que a empresa contratada deve prestar os seguintes serviços: armazenagem, controle de estoques, separação, embalagem e expedição de distribuição de bens.</p> <p>(iv) O Edital de Licitação, na modalidade de Pregão Presencial 014/2011 (Araucária/PR) preceitua que os serviços de Operação Logística dos Almoarifados da COMPAGAS compreendem o armazenamento, carga, descarga, arrumação e guarda dos bens.</p>	<p>A casuística demonstra que há o reconhecimento da operação logística, como figura individualizada e que corresponde à prestação integrada dos serviços de armazenagem, controle de estoques e transporte de produtos.</p> <p>Desse modo, deve-se buscar a consolidação da noção de operador logístico em editais futuros, lançados por administrações públicas diversas, sobretudo por meio de sugestões realizadas por meio de procedimentos de manifestação de interesse (PMIs).</p>

Noção de Operação Logística

Órgão	Atribuições relevantes do órgão	Forma de reconhecimento	Ações institucionais
<p align="center">Comissão Nacional de Classificação (“CONCLA”)</p>	<p>Classificação oficial das atividades econômicas, organizada pela CONCLA, presidida pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (“IBGE”), utilizada pela Administração Pública no registro de pessoas jurídicas de modo uniforme e padronizado.</p>	<p>Não há CNAE específica para a Operação Logística no Brasil. As empresas atuantes no mercado como operadores logísticos se enquadram em diversas classificações de atividades econômicas, como: (i) CNAE 49.30-2 (Transporte Rodoviário de Cargas); (ii) CNAE 52.11-7 (Armazenamento); (iii) CNAE 52.12-5 (Carga e Descarga); (iv) CNAE 52.50-8 (Atividades relacionadas à organização do transporte de carga); (v) demais CNAEs de transportadores, em seus diversos modais.</p>	<p>Entendimentos junto à CONCLA para a obtenção de CNAE específica para o serviço de operação logística ou, na sua impossibilidade a adequação da atividade, por meio de CNAE-Subclasse ou, em última instância, o reconhecimento da atividade tal qual defendida e veiculada pela ABOL.</p>

6. A figura do Operador Logístico (OL) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)

Embora haja o reconhecimento acadêmico e mercadológico do Operador Logístico (“OL”), bem como seja possível a sua caracterização jurídica, diferenciando-o de outras figuras existentes, fato é que inexistente a Classificação Nacional de Atividade Econômica (“CNAE”) específica para a atividade de operação logística.^{lxxii}

Não existe uma CNAE específica relativa à operação logística no Brasil. Isso faz com que, em linhas gerais, as empresas atuantes como OLs precisem se qualificar em diversas classificações de atividades econômicas, de forma a poder exercer as atividades de armazenagem, gestão de estoque e transportes em favor de seus contratantes.

Tal fato fez com que surgissem pleitos dos OLs, por meio de associações que os representam, para a instituição da CNAE de operação logística. Desde a sua fundação, a ABOL vem estabelecendo entendimentos com o Poder Público na busca da referida CNAE, objetivando a regulamentação do setor, permitindo melhor planejamento estratégico, econômico, fiscal, tributário, previdenciário, trabalhista e sindical. Dessa forma:

Com o surgimento da ABOL, uma nova pauta se integra à agenda do setor, reforçando as tratativas para estabelecimento de marco regulatório que garanta segurança jurídica para a sustentabilidade do setor no longo prazo.

Os OLs estão academicamente contextualizados, atuam na prática, mas não estão regulamentados no Brasil, sendo levados a fazer verdadeiro malabarismo utilizando-se das classificações econômicas que deram origem às suas empresas.^{lxxiii-lxxiv}

De um lado, a necessidade de estabelecimento da CNAE para a atividade de operação logística esbarra no fato de que ela deveria ser reconhecida amplamente pelo Poder Público como completamente distinta de quaisquer outras atividades verificadas em mercado. Assim, haverá o confronto entre as atividades prestadas de forma integrada pelos OLs (armazenamento, gestão de estoque e transportes) com o desempenho isolado de cada uma delas.

De outro lado, a definição das CNAEs não passa por uma decisão meramente política (i.e., pela via legislativa), mas depende do amplo reconhecimento de que uma nova atividade não se confunde com outras existentes, na prática.

Análises realizadas com base nos cartões de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (“CNPJ”) de diversas empresas permitem identificar uma uniformidade nas CNAEs por elas utilizadas, de forma a caracterizá-las como OLs.

Com base no levantamento dos cartões de CNPJ de diversas pessoas jurídicas atuantes na operação logística no Brasil, incluindo empresas associadas à ABOL, verificou-se convergência entre as atividades econômicas contidas em seus cadastros.^{lxxv}

Dentre as atividades indicadas nos cartões de CNPJ dos OLs pesquisados, destaca-se a preponderância das seguintes (CNAE principal ou secundária):

Principais CNAEs utilizadas pelos Operadores Logísticos no Brasil	
Transporte rodoviário de carga (CNAE 2.2: 49.30-2) ^{lxxvi}	Atividades abrangidas pela CNAE 49.30-2 (Transporte Rodoviário de Cargas): (i) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal (49.30-2/01). (ii) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional (49.30-2/02). (iii) Transporte rodoviário de produtos perigosos (49.30-2/03).
Armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.11-7 (Armazenamento): (i) Armazéns gerais – emissão de warrant (52.11-7/01). (ii) Depósitos de mercadorias para terceiros, exceto armazéns gerais e guarda-móveis (52.11-7/99).
Carga e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.12-5 (Carga e Descarga): (i) Baldeação, baldeio; serviços de. (ii) Carga e descarga com locação de mão-de-obra e equipamento de movimentação ao contratante; serviços de. (iii) Carga e descarga; serviços de. (iv) Carga; movimentação de.
Atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.50-8 (Atividades relacionadas à organização do transporte de carga): (i) Comissaria de despachos (52.50-8/01). (ii) Atividades de despachantes aduaneiros (52.50-8/02). (iii) Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo (52.50-8/03). (iv) Organização logística do transporte de carga (52.50-8/04). (v) Operador do transporte multimodal – OTM (52.50-8/05).

Notou-se que pelo menos uma das atividades acima destacadas sempre está indicada no registro dos OLs. Há, assim, elevado grau de uniformidade nas atividades desenvolvidas, não só pelos membros da ABOL, como por outras pessoas jurídicas atuantes na operação logística no país.

A utilização das referidas CNAEs pelos OLs está em linha com a taxonomia aqui adotada em relação à figura e com as atividades efetivamente por eles desempenhadas no Brasil.

Primeiramente, há elevado grau de utilização da CNAE de transporte rodoviário de cargas. Ela se faz necessária para que os OLs garantam a prestação de serviços de transportes em favor de seus contratantes. Obviamente, o modal rodoviário não é o único passível de utilização pelos OLs no Brasil. A sua preponderância sobre outros modais (notadamente o ferroviário, o marítimo/aquaviário, o portuário e o aeroviário) se dá por uma questão fática: o maior número de rodovias para a realização de atividades logísticas no país, enquanto os outros modais de transporte ainda necessitam de maior desenvolvimento.^{lxxvii}

A CNAE de armazenamento é essencial para o depósito e armazenagem das mercadorias dos contratantes dos OLs. Por fim, as CNAEs de carga e descarga e de atividades relacionadas à organização do transporte de carga são fundamentais para os serviços de gestão de estoque desempenhados pelos OLs.

Cabe ressaltar, por fim, que algumas atividades desenvolvidas pelos OLs, como o transporte rodoviário de cargas (CNAE 2.2 49.30-2), que inclui o transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional (CNAE 2.2 49.30-2/02).

Além disso, são incluídas as operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizados, enquadradas nas classes 52.12-5 e 52.31-1 da CNAE 2.2, já foram agraciadas pela desoneração da folha de pagamentos.^{lxxviii-lxxix}

Contudo, para que haja a equidade entre os OLs e as empresas que prestam serviços logísticos isolados, faz-se necessária a desoneração da atividade de armazenagem geral (CNAE 2.2 52.11-7) e de atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2 0 52.50-8).

Não obstante a similitude entre as classificações acima evidenciada, o delineamento de CNAE específica para as empresas caracterizadas como OLs poderá dotar as suas atividades de maior segurança jurídica, tendo em vista que haverá uniformidade em sua utilização.

Até que uma CNAE específica seja instituída, a padronização dialogará diretamente com as atividades desenvolvidas pelos OLs (as quais, de fato, integram mais de uma atividade – armazenagem, gestão de estoque e transportes). Ainda, será apta para que pleitos para a operação logística sejam feitos de forma ordenada (como, por exemplo, necessidades de desonerações de folhas de pagamentos e instituição de regimes de tributação), bem como permitirá um discurso coerente e mais uníssono dos OLs nos distintos foros de discussão.

Nesse ponto, vale destacar que, nos níveis de grupos e classes da CNAE, introduz-se um maior detalhamento, sempre que necessário, para refletir a estrutura da economia brasileira, em princípio possibilitando a reconstituição das categorias da classificação internacional.

Dessa forma, uma nova (sub)classificação poderia ser adotada pela CONCLA/IBGE em tais níveis, com o reconhecimento da atividade econômica de operação logística.

Contudo, a referida Comissão ressaltou que, em sua visão,^{lxxx} as atividades desenvolvidas pelos OLs já estariam amparadas pelas CNAEs atualmente existentes. Tendo em vista a previsão de classificações relativas à prestação de serviços de transportes, nos diversos modais, de armazenagem, bem como de organização logística de transportes de cargas, eles aí se enquadrariam, representando, pura e simples mente, o desenvolvimento conjunto de 2 (duas) ou mais dessas atividades.

Adicionalmente, na visão da CONCLA/IBGE, a criação de CNAE (ou de CNAE Subclasse) referente à operação logística teria uma complexidade intrínseca. Isso porque as classificações são organizadas em grupos, estanques e distintos entre si, de forma que as atividades englobadas por um deles não poderia se confundir com as previstas nos demais.

A classificação relativa à operação logística teria o condão de fazer com que determinados serviços de transportes e de armazenamento passassem a ser enquadrados dentro de único grupo, algo que não seria admitido pela sistemática adotada para a definição das atividades econômicas.

Nesse contexto, seria extremamente difícil que, concretamente, passasse a ser adotada uma CNAE (ou uma CNAE Subclasse) concernente à figura do OL no país (não obstante a sua existência fática e a sua alta relevância para o mercado brasileiro).

7. Marco regulatório das atividades de transportes, armazenagem e gestão de estoque desenvolvidas pelos Operadores Logísticos (OLs)

A caracterização de determinada empresa como Operador Logístico (“OL”) perpassa a realização de 3 (três) atividades: (i) armazenagem de mercadorias de seus contratantes, em quaisquer de seus regimes; (ii) gestão do estoque das mercadorias armazenadas; (iii) transporte das mercadorias ao longo de sua cadeia de distribuição, em quaisquer de seus modais, podendo ocorrer desde o seu ponto de recolhimento até o local de entrega especificado com os contratantes.^{lxxxi}

Há que se fazer, aqui, 2 (dois) importantes esclarecimentos. Em primeiro lugar, chama-se a atenção para o fato de que a realização individual das referidas atividades não faz com que a empresa seja enquadrada na noção aqui adotada de OL. A sua definição passa, necessariamente, pela capacidade de realização conjunta das atividades de gestão de estoque, de armazenagem e de transportes. Elas não precisam, necessariamente, ser executadas ao mesmo tempo e sob a égide um mesmo contrato. Contudo, o OL deve ser capacitado a desenvolvê-las, adequadamente, de forma simultânea, em favor de 1 (um) ou mais contratantes.

Adicionalmente, um OL não precisa, obrigatoriamente, atuar diretamente como *gestor de estoques, armazenador e transportador das mercadorias* integrantes da cadeia de suprimentos e distribuição na qual está inserido. Poderá, por meio de sua expertise e do conhecimento técnico das atividades logísticas, contratá-las em mercado, em favor de seus clientes.

O OL, sob essa perspectiva, atua como gestor de diversos serviços. Essa característica faz com que o OL possa ser enquadrado, reflexamente, como o *feixe de direitos* responsável pela integração estratégica das referidas atividades, agregando valor para a sua cadeia logística de seus contratantes.



Contudo, do ponto de vista jurídico, a figura do OL não está regulamentada em leis ou atos normativos específicos, que lhes dê tratamento jurídico próprio no país. Ao revés: as diversas atividades que, necessariamente, devem ser realizadas pelas empresas caracterizadas como OLs transcorrem diversas outras.

Tal fato gera uma dificuldade jurídica para os OLs: a necessidade de lidar com ampla gama de normatizações e regulações distintas para o adequado exercício de suas atividades.

Corolário dessa assertiva são as atividades de transportes geridas pelos OLs, diretamente ou por meio de sua contratação com outras empresas. No Brasil, há agências reguladoras que disciplinam aspectos setoriais relativos aos diversos modais de transportes. Nesse bojo:

(i) as atividades de transporte rodoviário e ferroviário, bem como de operação do transporte multimodal, são reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”);

(ii) as atividades de transporte aéreo de cargas estão sob a égide da Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”);

(iii) o transporte aquaviário e marítimo de mercadorias, juntamente com a operação de terminais portuários, públicos e privados, são regulados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (“ANTAQ”).

Além do transporte de mercadorias, os OLs engajam-se nas atividades de gestão de estoque e de armazenagem e da cadeia de suprimento de seus clientes. Essa atividade também possui tratamento específico no país, podendo ser realizada de forma geral ou em entrepostos alfandegados (em armazéns localizados em zonas primárias – em portos e aeroportos de entrada no Brasil –, ou em zonas secundárias, em estações aduaneiras).

Esquemáticamente, as atividades desempenhadas pelos OLs estão assim ordenadas:

Operador Logístico – Atividades Desempenhadas ^{lxxxii}		
Transporte e seu gerenciamento	Recebimento e Armazenagem	Gestão de Estoques
Transporte rodoviário	Armazenagem geral	Unitização e desunitização
Transporte ferroviário	Armazenagem alfandegada	Consolidação e desconsolidação
Transporte aéreo	Zonas primárias: portos	Separação (<i>picking</i>)
Transporte marítimo	Zonas primárias: aeroportos	Embalagem (<i>packing</i>)
Transporte aquaviário	Zonas secundárias: EADIs	Reembalagem, selagem, etiquetagem e montagem de kits
Gestão de transportes	Zonas secundárias: CLIAS	Processamento de pedidos

Os principais atos normativos referentes aos diversos setores no quais os OLs atuam são os seguintes:

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes		
Setor de Operação Multimodal		
Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Resolução ANTT 794, de 22 de novembro de 2004.	Dispõe sobre o requerimento para a habilitação como Operador do Transporte Multimodal perante a ANTT.	Estabelece os principais requisitos a serem atendidos pelas empresas que queiram se habilitar como Operadores do Transporte Multimodal.
Decreto 3.411, de 12 de abril de 2000.	Regulamenta a Lei 9.611/1998	Define o OTM no Brasil, seus principais direitos e obrigações.
Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.	Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas.	Define o OTM no Brasil, seus principais direitos e obrigações.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes		
Setor de Transporte Rodoviário		
Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Lei 13.103, de 2 de março de 2015.	Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.	Define diversas obrigações a serem observadas na prestação de serviços por meio de motoristas profissionais.
Resolução ANTT 3.665, de 4 de maio de 2011.	Atualiza o Decreto 96.044, de 18 de maio de 1988, consolidando em seu texto as normas para o transporte rodoviário de cargas perigosas.	Estabelece os principais requisitos para que o transporte rodoviário de cargas perigosas possa ser regularmente desempenhado.
Resolução ANTT 3.056, de 12 de março de 2009.	Regulamenta a Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007.	Estabelece os principais direitos e obrigações dos agentes atuantes no setor de transporte rodoviário de cargas.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes**Setor de Transporte Rodoviário**

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007.	Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas realizado em vias públicas, por conta de terceiros e mediante remuneração.	Estabelece os principais direitos e obrigações dos agentes atuantes no setor de transporte rodoviário de cargas.
Decreto 96.044, de 18 de maio de 1988.	Aprova o regulamento do transporte rodoviário de cargas perigosas.	Estabelece os principais requisitos para que o transporte rodoviário de cargas perigosas possa ser regularmente desempenhado.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes**Setor de Transporte Ferroviário**

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Resolução ANTT 4.348, de 5 de junho de 2014.	Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente.	Define os contornos para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária.
Resolução ANTT 3.694, de 14 de julho de 2011.	Disciplina os direitos e deveres dos usuários do modal.	Estabelece aspectos a serem observados em favor dos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas.
Decreto 1.832, de 4 de março de 1996.	Instituiu o Regulamento dos Transportes Ferroviários.	Define os principais aspectos relativos às concessões de serviços de transporte ferroviário de cargas no país.
Decreto 98.973, de 21 de fevereiro de 1990.	Aprova o regulamento do transporte ferroviário de cargas perigosas.	Estabelece os principais requisitos para que o transporte ferroviário de cargas perigosas possa ser regularmente desempenhado.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes**Setor de Transporte Aéreo**

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Resolução ANAC 116, de 20 de outubro de 2009.	Estabelece aspectos sobre agente de cargas aéreas.	Dispõe sobre os principais direitos e obrigações das empresas que atuam como agente de carga aérea.
Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.	Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.	Dispositivos pautam a relação jurídica entre a União e o empresário que explora os serviços aéreos.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes

Setor de Transporte Aquaviário

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Lei 9.432, de 08 de janeiro de 1997.	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.	Delineia o regime jurídico geral para a prestação de serviços de transporte aquaviário.
Resolução ANTAQ 2.510, de 19 de junho de 2012.	Aprova a norma para outorga de autorização à pessoa jurídica que tenha por objeto o transporte aquaviário, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país, para operar na navegação de longo curso.	Estabelecem os principais aspectos para a realização das atividades de transporte aquaviário, em suas diversas modalidades, no país.
Resolução ANTAQ 2.920, de 04 de junho de 2013.	Disciplina o afretamento de embarcação por EBN na navegação de cabotagem.	
Resolução ANTAQ 2.919, de 04 de junho de 2013.	Disciplina o afretamento de embarcação por EBN na navegação de apoio marítimo.	
Resolução ANTAQ 2.921, de 04 de junho de 2013.	Disciplina o afretamento de embarcação por EBN na navegação de apoio portuário.	
Resolução ANTAQ 1.558, de 11 de dezembro de 2009.	Aprova a norma para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes

Setor Portuário

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Portaria SEP 111, de 08 de agosto de 2013.	Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o art. 16, IV, da Lei 12.815/2013.	Define os principais requisitos para que as empresas interessadas possam se habilitar a desempenhar atividades como operadores portuários.
Decreto 8.033, de 27 de junho 2013.	Regulamenta o disposto na Lei 12.815, de 05 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.	Detalha o marco regulatório das atividades relativas ao setor portuário no país.
Lei 12.815, de 05 de junho de 2013.	Nova Lei de Portos, que revogou a Lei 8.630/1993.	Estabelece o marco regulatório das atividades relativas ao setor portuário no país.
Resolução ANTAQ 2.240, 04 de outubro de 2011.	Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados.	Estabelece diversos aspectos para a exploração das atividades relativas a instalações portuárias.

Operador Logístico – Síntese de Atos Normativos Relevantes

Setor de Armazenagem

Ato Normativo	Escopo	Principais Aspectos
Decreto 8.077, de 14 de agosto de 2013.	Regulamenta as condições para o funcionamento de empresas sujeitas ao licenciamento sanitário, e o registro, controle e monitoramento, no âmbito da vigilância sanitária, dos produtos de que trata a Lei 6.360, de 23 de setembro de 1976.	Delineia as principais obrigações das empresas que atuam com tais produtos.
Lei 11.903, de 14 de janeiro 2009.	Dispõe sobre o rastreamento da produção e do consumo de medicamentos por meio de tecnologia de captura, armazenamento e transmissão eletrônica de dados.	Estabelece os principais aspectos sobre o controle eletrônico do rastreamento de medicamentos.
Decreto 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.	Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.	Estabelece os principais aspectos sobre o regime do controle aduaneiro no Brasil.
Decreto 3.855, de 03 de julho de 2001.	Regulamenta a Lei 9.973, de 29 de maio de 2000, que dispõe sobre o sistema de armazenagem dos produtos agropecuários.	Delineia os direitos e obrigações das empresas atuantes no setor de produtos agropecuários.
Lei 9.973, de 29 de maio de 2000.	Dispõe sobre o sistema de armazenagem dos produtos agropecuários.	Determina os direitos e obrigações das empresas atuantes no setor de produtos agropecuários.
Lei 6.360, de 23 de setembro 1976.	Dispõe sobre a Vigilância Sanitária a que ficam sujeitos os Medicamentos, as Drogas, os Insumos Farmacêuticos e Correlatos, Cosméticos, Saneantes e Outros Produtos.	Dispõe sobre as principais obrigações das empresas que atuam com tais produtos.
Decreto 1.102, de 21 de novembro de 1903.	Instituiu regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais.	Determina os direitos e obrigações dessas empresas.

8. Aspectos trabalhistas e sindicais relativos aos Operadores Logísticos (OLs)

A existência de uma CNAE específica classificando a atividade do operador logístico (“OL”) poderá refletir na possibilidade de criação de um sindicato único que represente a categoria econômica, já que, em princípio, não haveria outro sindicato representativo daquela categoria econômica recém-criada, possibilitando o estabelecimento até mesmo de um sindicato nacional.^{lxxxiii}

Ao contrário da situação de desmembramento das atividades econômicas, que pode autorizar a situação de desmembramento da atividade sindical, estaríamos na situação de uma reunião (agrupamento) de atividades econômicas em torno de um mesmo código de classificação, o que, em tese, possibilitaria a criação de uma nova entidade sindical.

Não obstante, outras entidades sindicais poderão impugnar a constituição deste novo sindicato, alegando, em síntese, que a categoria econômica já se encontra representada em determinada localidade por um ou por outra entidade sindical.

Aliás, tal possibilidade também será enfrentada nas diversas bases sindicais das categorias trabalhadoras e econômicas, sob o mesmo fundamento: que as categorias já se encontram representadas por uma ou outra entidade sindical.

Analisando os diversos sindicatos a que estão vinculados os trabalhadores das empresas associadas, constata-se que muitos deles estão vinculados à atividade de “movimentação de mercadorias”, tratando-se de categoria diferenciada para fins de classificação sindical.

Assim, ainda que o OL estivesse classificado em uma CNAE próprio, parte dos trabalhadores da operação não poderia estar representada pelo sindicato da categoria preponderante que seria então constituído, visto que se tratam de exceção à regra do enquadramento.

Note-se, contudo, que à categoria profissional diferenciada é facultada a celebração de convenções coletivas próprias, diferentes das que possam corresponder à atividade preponderante do estabelecimento do empregador.

Para que fosse possível a aplicação de uma única norma coletiva a totalidade dos empregados da operação, bastaria que os sindicatos (ou federações) das categorias diferenciadas fossem chamados para a negociação única emitindo-se, a partir daí, uma única Convenção Coletiva a reger a totalidade dos trabalhadores da operação.

Ainda, outro tema relevante para os OLs é o da terceirização, Esta é, em princípio, uma forma lícita de as empresas buscarem maximizar eficiência operacional, focando na sua atividade principal, alcançando maior competitividade, por meio da redução de custos. Entretanto, é necessário o preenchimento de determinados requisitos para que se possa considerá-la lícita.

Em princípio, considera-se lícita a terceirização que é feita para as seguintes situações, de acordo com a Súmula 331 do Tribunal Superior do Trabalho (“TST”):

(i) trabalho temporário (nos termos da Lei 6.019, de 3 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas);

(ii) serviços de vigilância e transporte de valores (conforme a Lei 7.102, de 20 de junho de 1983, que dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores);

(iii) atividade-meio.

Além disso, para que a terceirização seja válida, não podem existir os elementos que caracterizam a relação de emprego no trabalho terceirizado, principalmente a subordinação.

Para a Justiça do Trabalho, a relação de fato mantida entre a empresa tomadora de serviços e os prestadores de serviços prevalecerá sobre a forma na qual for concretizada a terceirização (contrato de prestação de serviços), ou seja, sempre será apurada a presença ou não dos elementos caracterizadores de uma relação de emprego para se declarar a existência de vínculo de emprego. Assim, a celebração de um contrato de prestação de serviços não afasta eventuais riscos trabalhistas.

Portanto, mesmo que as atividades a serem desenvolvidas pelos prestadores / empresas prestadoras de serviços não sejam caracterizadas como relacionadas às atividades-fim da empresa tomadora de serviços, ou se não for constatada qualquer irregularidade na terceirização de atividades-meio, a presença dos elementos para caracterização de uma relação de emprego também expõe a tomadora a riscos de ordem trabalhista e previdenciária.

Em que pese o atual entendimento contido na Súmula 331 do TST, bem como o entendimento majoritário dos Ministros da mesma Corte no tocante à validade da terceirização apenas em consonância com a referida Súmula, atualmente existem 2 (dois) processos judiciais de grande repercussão em tramitação perante o Supremo Tribunal Federal e que poderão impactar no futuro da terceirização no país.

A fixação de parâmetros para a identificação do que representa a atividade-fim de um empreendimento, do ponto de vista da possibilidade de terceirização, é o tema discutido no Recurso Extraordinário com Agravo – ARE 713.211, que teve repercussão geral reconhecida pelo Plenário do STF,^{lxxxiv} nos seguintes termos:

Recurso extraordinário com agravo. Administrativo. Ação civil pública. Possibilidade de terceirização e sua ilicitude. Controvérsia sobre a liberdade de Terceirização. Fixação de parâmetros para a identificação do que representa atividade-fim. Possibilidade.

1. A proibição genérica de terceirização calcada em interpretação jurisprudencial do que seria atividade-fim pode interferir no direito fundamental de livre iniciativa, criando, em possível ofensa direta ao art. 5º, inciso II, da CRFB, obrigação não fundada em lei capaz

de esvaziar a liberdade do empreendedor de organizar sua atividade empresarial de forma lícita e da maneira que entenda ser mais eficiente.

2. A liberdade de contratar prevista no art. 5º, II, da CF é conciliável com a terceirização dos serviços para o atingimento do exercício-fim da empresa.

3. O *thema decidendum, in casu*, cinge-se à delimitação das hipóteses de terceirização de mão-de-obra diante do que se compreende por atividade-fim, matéria de índole constitucional, sob a ótica da liberdade de contratar, nos termos do art. 5º, inciso II, da CRFB.

4. Patente, assim, a repercussão geral do tema, diante da existência de milhares de contratos de terceirização de mão-de-obra em que subsistem dúvidas quanto à sua legalidade, o que poderia ensejar condenações expressivas por danos morais coletivos semelhantes àquela verificada nestes autos.

O relator da matéria, Min. Luiz Fux, ressaltou que existem milhares de contratos de terceirização de mão de obra nos quais subsistem dúvidas quanto a sua licitude, tornando necessária a discussão do tema.^{lxxxv}

9. Aspectos de contribuições sociais

Além da contribuição social destinada à Previdência Social, incidente à alíquota de 20% (vinte por cento) dos valores pagos, devidos ou creditados a cargo do empregador, o legislador instituiu contribuição social destinada à Previdência Social voltada especificamente para o custeio do benefício de aposentadoria especial, instituído pela Lei 8.213/1991, bem como daquele concedido em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos Riscos Ambientais do Trabalho (“RAT”).^{lxxxvi}

Essa contribuição incide à alíquota de 1% (um por cento) a 3% (três por cento), de acordo com o grau de risco (leve, médio ou grave) da atividade empresária realizada pelo empregador e é definida pelo Decreto 3.048/1999 (alterado pelo Decreto 6.957/2009), de acordo com a CNAE da empresa.

No que concerne às atividades que circundam a atividade de Operador Logístico (“OL”), atualmente são aplicadas as seguintes alíquotas:

RAT de CNAEs relativas à Operação Logística		
CNAE	Atividade	Alíquota RAT
49.11-6/00	Transporte ferroviário de carga	3%
49.30-2/01	Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal	3%
49.30-2/02	Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	3%
49.30-2/02	Transporte rodoviário de produtos perigosos	3%
50.11-4/01	Transporte marítimo de cabotagem – Carga	3%
50.12-2/01	Transporte marítimo de longo curso – Carga	3%
50.21-1/01	Transporte por navegação interior de carga, municipal, exceto travessia	3%
50.21-1/02	Transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia	3%

RAT de CNAEs relativas à Operação Logística		
50.30-1/01	Navegação de apoio marítimo	3%
50.30-1/02	Navegação de apoio portuário	1%
51.20-0/00	Transporte aéreo de carga	2%
52.11-7/01	Armazenamento	3%
52.11-7/99	Depósito de mercadorias para terceiros, exceto armazéns gerais e guarda-móveis	3%
52.12-5/00	Carga e descarga	3%
52.31-1/02	Operações de terminais	3%
52.32-8/01	Atividades de agenciamento marítimo	2%
52.50-8/01	Comissária de despachos	1%
52.50-8/02	Atividades de despachantes aduaneiros	3%
52.50-8/03	Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo	3%
52.50-8/04	Organização logística do transporte de carga	3%
52.50-8/05	Operador de transporte multimodal - OTM	3%
53.20-2/01	Serviços de malote não realizados pelo Correio Nacional	3%
53.20-2/02	Serviços de entrega rápida	3%

A exigência dessa contribuição, calculada por atividade econômica gerava distorções, especialmente quando verificadas 2 (duas) empresas que desempenhavam a mesma atividade econômica, mas com históricos de afastamento de empregados muito distintos. Em tal situação, embora uma ou outra pudesse ter histórico muito destoante da média do setor econômico, ambas apuravam a contribuição com a mesma alíquota.

A fim de aproximar a cobrança da realidade individualizada de cada contribuinte, bem como de premiar o contribuinte que promove um ambiente de trabalho mais seguro (em razão do número de afastamentos, gravidade ou custo dos benefícios deles decorrentes), foram editadas a Lei 10.666/2003 e o Decreto 6.957/2009, que instituíram na sistemática de apuração da contribuição em destaque o Fator Acidentário de Prevenção (“FAP”).

O FAP prevê a variação da alíquota acima conforme o histórico do contribuinte de afastamentos do trabalho por acidente ou doença decorrente do ambiente do trabalho. Desse modo, determinado contribuinte que possuir elevado número de acidentes de trabalho ou afastamentos por doenças do trabalho ou que tais acidentes e afastamentos sejam de natureza grave, em comparação às demais empresas no mesmo setor, terá um fator multiplicador que certamente majorará sua alíquota.

O fator multiplicador varia de 0,5 a 2,0 sobre a alíquota “base” do setor econômico, como assinalado acima, e é distinto para cada contribuinte, já que toma por base os eventos ocorridos no período base da empresa (dois anos anteriores à apuração) e os compara com os eventos ocorridos nas demais empresas que atuam no setor.

O fator multiplicador, objeto de diversas discussões judiciais, não está disponível para consulta pública e deve ser anualmente verificado por cada contribuinte no *site* da Previdência Social.

Ademais, atualmente, a Lei 12.546/2011 impõe a Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (“CPRB”), em substituição à contribuição social destinada à Previdência Social sobre a folha de salários a cargo do empregador (hipóteses do art. 22, I e III, da Lei 8.212/1991) para, aproximadamente, 60 (sessenta) segmentos econômicos.

Entre eles, no que concerne às atividades desempenhadas pelo OL, verificam-se as seguintes atividades de transporte, armazenagem, carga e descarga enquadradas na regra de desoneração da folha:

Art. 8º Contribuirão sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, à alíquota de um por cento, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, nos códigos referidos no Anexo I. [...]

3º O disposto no caput também se aplica às empresas:

II - de transporte aéreo de carga;

IV - de transporte marítimo de carga na navegação de cabotagem;

V - de transporte marítimo de passageiros na navegação de cabotagem;

VI - de transporte marítimo de carga na navegação de longo curso;

VII - de transporte marítimo de passageiros na navegação de longo curso;

VIII - de transporte por navegação interior de carga;

IX - de transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares;

XIII - que realizam operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizados, enquadradas nas classes 52.12-5 e 52.31-1 da CNAE 2.0,^{lxxxvii}

XIV - de transporte rodoviário de cargas, enquadradas na classe 49.30-2 da CNAE 2.0;

XV - de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 49.11-6 da CNAE 2.0.

Desse modo, as empresas que realizarem tais atividades estarão compulsoriamente enquadradas na regra de desoneração da folha de salários, devendo recolher a CPRB em substituição às contribuições sociais destinadas à Previdência Social previstas no art. 22, I e III, da Lei 8.212/1991.

Para fins de comparação, resgata-se que a sistemática de recolhimento da contribuição social destinada à Previdência Social com base nos incisos I e III do artigo 22 da Lei nº 8.212/1991 estabelece que o empregador deverá recolher 20% sobre “o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos” (hipótese do inciso I) e sobre “o total das remunerações pagas ou creditadas a qualquer título, no decorrer do mês, aos segurados contribuintes individuais”:

Exemplo da Sistemática prevista na Lei 8.212/1991		
(i) Apurar o total das remunerações de empregados e trabalhadores avulsos		R\$ 100.000,00
Calcular contribuição sobre esse montante (inciso I)	20%	R\$ 20.000,00
(ii) Apurar o total das remunerações de contribuintes individuais		R\$ 10.000,00
Calcular contribuição sobre esse montante (inciso III)	20%	R\$ 2.000,00
(iii) Recolher a contribuição devida a cargo do empregador (incisos I e III)		R\$ 22.000,00
Total da contribuição social destinada à Previdência Social a ser recolhida pelo empregador		R\$ 22.000,00

Outra hipótese se refere àqueles contribuintes que tiverem suas atividades indicadas expressamente pelo legislador, como o caso do “transporte aéreo de cargas”, indicado no art. 8º, § 3º, II, da Lei 12.546/2011. Nesse caso, se a atividade principal enquadrada na regra de desoneração da folha resultar em 95% (noventa e cinco por cento) ou mais de suas receitas, o contribuinte deverá apurar a CPRB sobre a totalidade da receita bruta do mês. Todavia, caso suas receitas decorrentes das atividades listadas na Lei 12.546/2011 ultrapassem 5% (cinco por cento), mas não alcancem 95% (noventa e cinco por cento), o contribuinte deverá apurar a CPRB de maneira proporcional, recolhendo também a contribuição social destinada à Previdência Social incidente sobre a remuneração.

Segundo a regra de proporcionalidade da CPRB, o contribuinte deverá apurar a totalidade de receitas derivadas das atividades listadas, aplicar a alíquota disposta na Lei 12.546/2011 de 1% (um por cento), de acordo com a atividade, e recolher o tributo conforme as normas infralegais expedidas pela Receita Federal do Brasil.

Sucessivamente, deve apurar a contribuição previdenciária sobre a remuneração de 20% (vinte por cento), nos termos do art. 22 da Lei 8.212/1991, e reduzir o valor a ser recolhido à razão entre a totalidade de receitas de outras atividades que não as listadas e a receita bruta total.

Em outras palavras: deve apurar percentual de participação das atividades indicadas no art. 8º da Lei 12.546/2011 na composição da receita bruta total e reduzir esse percentual da contribuição previdenciária sobre a folha de salários a ser recolhida. Exemplificativamente, temos o seguinte:

Exemplo da Sistemática prevista na Lei 12.546/2011		
(i) Apurar o total das receitas operacionais		
Receitas de atividades indicadas na Lei 12.546/2011	R\$ 600.000,00	60%
Receitas de outras atividades	R\$ 400.000,00	40%
Receita Bruta Total	R\$ 1.000.000,00	100%
(ii) Recolher a CPRB à alíquota de 1% sobre R\$ 600.000,00		
(iii) Apurar a remuneração da mesma competência		
Total de folha da competência	R\$ 100.000,00	
(iv) Abater do total da folha a proporção das receitas das atividades listadas		
Total folha	R\$ 100.000,00	
Alíquota contribuição previdenciária sobre folha	20%	
Contribuição a recolher	R\$ 20.000,00	
Proporção atividades listadas	(-60%)	
Contribuição a pagar (R\$ 20.000,00 x (100% - 60%))	R\$ 8.000,00	
(v) Recolher a contribuição previdenciária sobre a folha proporcional		

10. Aspectos de contratação de seguros

O transporte de cargas possui natureza jurídica de atividade econômica, de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência. Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, o transportador assume perante o contratante os riscos.^{lxxxviii}

(i) pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

(ii) pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.^{lxxxix}

A responsabilidade do transportador abrange o período compreendido entre o momento do recebimento da carga, a ova, e o recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas, nos termos do art. 750 do Código Civil.

Assim sendo, em linhas gerais, os contratos de transporte são disciplinados pelo Código Civil, que prevê que a eles são aplicáveis, quando couber, os preceitos constantes de legislação especial e de tratados e convenções internacionais (conforme art. 732 do Código Civil).

Em se tratando de legislação especial, de acordo com o art. 20, “b” e “m”, do Decreto-Lei 73, de 21 de novembro de 1966,^{xc} regulamentado pelo Decreto 61.867, de 7 de dezembro de 1967,^{xc} são obrigatórios os seguros do transportador aéreo, terrestre, marítimo, fluvial e lacustre, por danos à carga transportada. Esse seguro obrigatório é de responsabilidade do próprio transportador, que deve figurar como segurado da apólice, ainda que sua contratação ou o pagamento dos prêmios sejam efetivados por terceiros, e, caso o valor já tenha sido desembolsado pelo segurado, recebe a respectiva indenização em caso de sinistro. Neste tocante, com relação aos seguros obrigatórios de responsabilidade civil, o pagamento da indenização pela seguradora é efetuado diretamente ao terceiro prejudicado, nos termos do art. 788 do Código Civil.

Os seguros obrigatórios, de acordo com a legislação vigente no âmbito federal,^{xcii} são aqueles expressamente instituídos pelo Decreto Lei 73/1966 ou outros previstos em legislações extravagantes específicas, tal como ocorre com o seguro obrigatório disposto na Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, relacionado ao seguro obrigatório contra perdas e danos do transportador rodoviário.

No que tange à atividade de armazenagem e estoque de mercadorias e produtos de terceiros, importante ressaltar que os arts. 642 e 751 do Código Civil dispõem que:

Art. 642. O depositário não responde pelos casos de força maior; mas, para que lhe valha a escusa, terá de prová-los.

Art. 751. A coisa, depositada ou guardada nos armazéns do transportador, em virtude de contrato de transporte, rege-se, no que couber, pelas disposições relativas a depósito.

Desse modo, a responsabilidade do depositário de bens de terceiros pode ser responsabilizado por eventuais danos ou prejuízos a referidos bens. Para tanto, de acordo com o art. 20, “h”, do Decreto-Lei 73/1966, é obrigatório o seguro contra incêndio de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nele transportados.

O seguro em questão diz respeito a bens móveis e imóveis, pertencentes a pessoas jurídicas, situados ou transportados no Brasil, tal como previsto na referida norma.

Referido seguro, de acordo com o art. 18 do Decreto 61.867/1967, abrange os riscos de incêndio a seus bens móveis e imóveis, situados no país, desde que estejam localizados em um mesmo terreno ou em terrenos contíguos.

Adicionalmente, o art. 16 do Decreto 1.102, de 21 de novembro de 1903, o qual institui regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais, determinando os direitos e obrigações dessas empresas, dispõe que:

Art. 16 - As mercadorias, para servirem de base à emissão dos títulos, devem ser seguradas contra riscos de incêndio do valor designado pelo depositante [...].

Ainda, o art. 6º, § 6º, da Lei 9.973, de 29 de maio de 2000, a qual dispõe sobre o sistema de armazenagem dos produtos agropecuários, estabelece que:

Art. 6º, § 6º. Fica obrigado o depositário a celebrar contrato de seguro com a finalidade de garantir, a favor do depositante, os produtos armazenados contra incêndio, inundação e quaisquer intempéries que os destruam ou deteriore.

Desse modo, em razão de os Operadores Logísticos (“OLs”) efetuarem depósito de bens de terceiros, também estão obrigados a contratar os seguros obrigatórios dispostos no Decreto 1.102/1903 e na Lei 9.973/2000, que garanta a cobertura de eventuais indenizações em caso de prejuízos aos referidos bens decorrentes de incêndio, inundação ou “quaisquer intempéries” que possam lhes causar danos.

Há, ainda, seguros facultativos passíveis de serem contratados pelos OLs. Dentre eles, inclui-se o seguro compreensivo padronizado para operadores portuários, que garante, até o limite máximo determinado na apólice, o pagamento de uma indenização ao segurado pelos prejuízos por ele sofridos na execução de operações portuárias, nos termos da Circular SUSEP 291, de 13 de maio de 2005.

Para fins do seguro em questão, é considerada “operador portuário” a pessoa jurídica (a) pré-qualificada para a execução de operações portuárias, em área de porto organizado, ou (b) que movimenta e/ou armazena mercadorias destinadas e/ou provenientes de transporte aquaviário, em instalações portuárias de uso privativo, situadas dentro ou fora de área de porto organizado.

Referido seguro garante, de maneira geral, eventuais indenizações ao segurado por sua responsabilidade na qualidade de sua operação portuária, tais como:

(i) perda ou dano material sofrido por navios e/ou embarcações de propriedade de terceiros, durante operações de docagem ou saída de dique, nas instalações do segurado, para atracação e desembarque;

(ii) quaisquer outros danos ou perdas sofridos por propriedade de terceiros resultante de custódia de tais embarcações;

(iii) danos corporais e danos materiais decorrentes de custódia ou controle das embarcações;

(iv) quaisquer perdas ou danos sofridos pela carga sob custódia do segurado, a bordo, durante as operações de carregamento ou descarga, em saveiros e/ou chatas e, quando em terra, inclusive durante o transporte da carga de, ou para, armazéns ou similares, localizados na área do porto organizado, dentre outras.

Este produto securitário padronizado exclui expressamente os seguintes riscos relacionados a, causados por ou decorrentes de: (i) qualquer arma química, biológica, bioquímica ou eletromagnética; (ii) uso ou operação, como meio de infligir dano, de qualquer computador, sistema de computador, vírus de computador ou processo, ou qualquer outro sistema eletrônico; (iii) radiação ionizante de, ou contaminação por radioatividade, de qualquer combustível nuclear, de resíduo nuclear ou de combustão de combustível nuclear; (iv) propriedades radioativas, tóxicas, explosivas e outras propriedades perigosas ou que impliquem contaminação de qualquer instalação nuclear, reator ou componente nuclear do mesmo, ficando entendido e acordado que esta exclusão não se aplica a isótopos radioativos, salvo combustível nuclear, quando estiverem sendo preparados, conduzidos, armazenados ou utilizados para fins comerciais, agrícolas, médicos, científicos ou outros propósitos pacíficos similares; (v) qualquer arma ou dispositivo que use fissão e/ou fusão nuclear ou atômica, ou qualquer reação similar ou força ou propriedade radiotiva; (vi) hostilidade ou atos de guerra, em tempo de paz ou de guerra, incluindo ações para dificultar, retardar, combater ou defender-se contra ataque efetivo, iminente ou esperado, por parte de (a) qualquer governo ou potência (de fato ou de direito), ou qualquer autoridade mantendo ou utilizando forças terrestres, navais ou aéreas; ou (b) forças terrestres, navais ou aéreas; ou (c) qualquer agente, de qualquer governo, potência, autoridade ou forças; (vii) qualquer dano resultante de radioatividade, propriedade tóxica, explosiva ou propriedade contaminante, de qualquer instalação nuclear, reator, ou de qualquer outra construção atômica ou de seus componentes nucleares; (viii) insurreição, rebelião, revolução, guerra civil, poder usurpado ou ações de autoridades governamentais para dificultar, combater ou defender-se contra tais ocorrências, sequestro ou destruição em virtude de regulamentos alfandegários ou de quarentena, nacionalização, confisco por ordem de qualquer governo ou autoridade pública, contrabando, transporte ou comércio ilegal; (ix) atos de autoridade pública, salvo para evitar propagação de danos cobertos por este seguro; (x) atos terroristas, cabendo à seguradora comprovar com documentação hábil, acompanhada de laudo circunstanciado que caracterize a natureza do ato, independentemente de seu propósito, e desde que este tenha sido devidamente reconhecido como atentatório à ordem pública, pela autoridade competente; (xi) atos ilícitos dolosos ou culpa grave equiparável ao dolo do segurado, praticados pelos sócios controladores, dirigentes, administradores, beneficiários e respectivos representantes; (xii) tumulto, salvo se diretamente decorrente de greve, ou

de movimentos, exclusivamente de caráter empregatício, que antecedam uma ameaça de greve; ou (xiii) "lock-out" promovido pelo segurado, pelo beneficiário, ou pelo representante, de um ou de outro.

Eis aqui uma oportunidade que se apresentaria aos OLs se tivessem adequado reconhecimento. A formatação de um seguro, aos moldes do operador portuário, em muito beneficiaria a cadeia de valor na qual o OL se insere.

Em razão da insegurança jurídica que lhe é imposta pela ausência de normatização sistematizada própria, evidencia-se hiato de oferta de seguros pertinentes ao escopo dos serviços prestados pelos OLs, que devem recorrer a contratações de apólices mais onerosas (quando não, em muitos casos, enfrentando a inexistência de interesse de seguradoras, em vista do risco que se imputa a atividade de operação logística).

11. Aspectos ambientais

Para fins de análise de licenciamento ambiental, foram consideradas as seguintes atividades.^{xciii}

(i) Operações de carga e descarga de mercadorias ou bagagens independentemente do meio de transporte utilizado (CNAE 52.12-5);

(ii) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal (CNAE 49.30-2/01);

(iii) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional (CNAE 49.30-2/02);

(iv) Operações de Terminais (CNAE 52.31-1/02);

(v) Navegação de Apoio Marítimo (CNAE 50.30-1/01);

(vi) Armazenagem e depósito para todo tipo de produtos, a operação de silos para grãos, depósitos para mercadorias em geral, tanques de armazenagem de produtos líquidos ou gasosos, armazéns refrigerados etc. (CNAE 52.11-7);

(vii) Atividades relacionadas à organização do transporte de carga, como agenciamento e intermediação em geral (CNAE 52.50-8).

A Lei Federal 6.938/1981 (que institui a Política Nacional do Meio Ambiente) prevê como um de seus instrumentos o licenciamento ambiental. Dessa forma, a concepção, construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos naturais e/ou considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependem de prévio licenciamento pelo órgão ambiental competente – federal, estadual ou municipal, sem prejuízo de outras licenças e autorizações legalmente exigíveis.

O processo de licenciamento ambiental compreende, via de regra, um sistema trifásico (Licença Prévia, de Instalação e de Operação), no qual cada licença é emitida por um determinado período de validade e sua manutenção, renovação, ou emissão da licença subsequente resta condicionada ao efetivo cumprimento das respectivas exigências técnicas estabelecidas pelo órgão ambiental licenciador.

A competência para o licenciamento ambiental é de apenas um único ente federativo, nos termos da Constituição Federal de 1988, da Lei Complementar 140/2011, da referida Política Nacional do Meio Ambiente, bem como da Resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente (“CONAMA”) 237/97. Dependendo das características do empreendimento, dos impactos por ele gerados e, principalmente, diante das regras específicas trazidas pela LC 140/2011, o licenciamento ambiental será conduzido pelo órgão ambiental federal, estadual ou municipal.

A competência do órgão ambiental estadual para o licenciamento ambiental, bem como a imposição de condições, restrições e medidas de controle pertinentes, é residual às hipóteses de licenciamento nos âmbitos federal e municipal, de acordo com a LC 140/2011. Ou seja: será de competência do órgão estadual aquela atividade (impactante ou potencialmente impactante) que não se enquandre nas regras de competência dos órgãos federal e municipal, especialmente ao ultrapassar o território de mais de um Município.

Competirá aos órgãos ambientais municipais, assim, o licenciamento de empreendimentos e atividades que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, enquanto que, aos órgãos ambientais federais, será de competência o licenciamento das atividades localizadas ou desenvolvidas conjuntamente no Brasil e em país limítrofe, ou em dois ou mais Estados brasileiros, dentre outras hipóteses específicas.

Ademais, compete ao órgão licenciador a fiscalização dos empreendimentos por ele licenciados e a aplicação de eventuais sanções, ressalvada a competência comum dos demais entes federativos na proteção do meio ambiente.

Verifica-se que, no âmbito do Estado de São Paulo, não é exigido o licenciamento ambiental para as atividades acima descritas, tendo em vista que não estão previstas no rol taxativo da legislação aplicável – Lei Estadual 997/1976 e Decreto Estadual 8.468/1976, e desde que não sejam licenciáveis pelo órgão ambiental federal. No caso de atividades que podem gerar dúvidas se estariam sujeitas ou não ao licenciamento estadual, recomenda-se consulta formal à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (“CETESB”).

Apesar de não serem licenciadas pela CETESB, algumas das atividades previstas acima, caso desenvolvidas nas condições que conferem competência para o licenciamento em âmbito federal, como detalhado abaixo, serão sujeitas ao licenciamento nesta esfera pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (“IBAMA”).

Portanto, será de competência do IBAMA o licenciamento das atividades de transporte realizadas em 2 (dois) ou mais Estados, assim como aquelas que se relacionem aos tipos de carga ou meios de transporte a seguir descritos:

(i) Cargas: (a) fauna silvestre, partes, produtos e derivados para criadouros científicos ligados a instituições públicas de pesquisa, pesquisadores ligados a instituições públicas de pesquisa e zoológicos públicos, e fauna exótica; (b) flora brasileira, partes, produtos e derivados para jardins botânicos públicos e pesquisadores ligados a instituições públicas de pesquisa, e flora exótica; (c) cargas perigosas; (d) petróleo e seus derivados; (e) produtos químicos.

(ii) Meios de transporte (independentemente do tipo de carga): (a) transporte por dutos; (b) marinas; (c) portos e aeroportos; (d) terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos.

A despeito dessas previsões, considerando as especificidades das atividades desenvolvidas, bem como da legislação ambiental dos Estados, é recomendável consultar os órgãos ambientais estaduais para garantir uma manifestação formal da desnecessidade de licenciamento ambiental, quando tal previsão legal não estiver suficientemente clara, no momento do licenciamento das atividades.

Caso tais consultas sejam ou venham a se tornar práticas rotineiras em razão da falta de clareza de determinadas normas ambientais, recomendamos a articulação com os órgãos ambientais com o intuito de se viabilizar uma norma mais clara, dispensando as atividades não licenciadas, dando assim maior publicidade ao tema para evitar eventuais questionamentos por órgãos ambientais e pelo Ministério Público Federal e Estadual.^{xciv}

12. Aspectos de *compliance*

No passado, a criação e o desenvolvimento de programas de *compliance* somente ganharam força no cenário nacional com o aumento no fluxo de investimentos estrangeiros. Investidores estrangeiros e multinacionais com negócios nos EUA são sujeitos, desde o ano de 1977, ao *Foreign Corrupt Practices Act* (“FCPA”), que prevê punições cíveis e criminais para a prática de atos de suborno de funcionários públicos estrangeiros (não americanos). O FCPA prevê ainda punições para violações de livros e registros contábeis.

Desta forma, as empresas sujeitas ao FCPA além de serem proibidas de pagar ou oferecer qualquer vantagem indevida a funcionários públicos estrangeiros são obrigadas a manter sua escrituração contábil e livros completos e controles internos adequados. Em caso de não cumprimento estão sujeitas à investigações e penalidades por parte das autoridades norte-americanas.

No Reino Unido, o *UK Bribery Act* de 2010 (“UKBA”) prevê a criminalização e sanção do suborno de agentes públicos e privados. Esta lei estabelece ainda a penalização de pessoas jurídicas pela falha na prevenção de tais atos. Além disso, a referida legislação, ao contrário das demais, prevê a possibilidade da total isenção de empresas diante de sanções, desde que comprovem a existência de um programa de *compliance* efetivo e que atue de forma preventiva.

Neste panorama, os programas de *compliance* tornaram-se prática corrente em empresas estrangeiras e em suas subsidiárias que possuem exposição ao FCPA, ao UKBA ou a outras normas similares. Por isso, a adoção de programas de *compliance* é considerada uma tendência mundial.

A legislação brasileira acolheu a tendência internacional de incentivo à implantação de programas de *compliance* por parte das empresas com atuação no país, prevendo expressamente que a aplicação de sanções levará em consideração “a existência de mecanismos e procedimentos internos de integridade, auditoria e incentivo à denúncia de irregularidades e a aplicação efetiva de códigos de ética e de conduta no âmbito da pessoa jurídica”. O objetivo por trás desta disposição é elevar os padrões éticos e controles internos das empresas, através de um conjunto de medidas que poderão ser invocadas como defesa pela organização, sem contar os vários benefícios indiretos de governança e controle que acompanham este movimento pró-*compliance*.

Neste sentido, boas práticas mostram que os programas de *compliance* são uma ferramenta de proteção muito importante, não apenas enquanto elemento para apresentação às autoridades públicas em eventual processo administrativo ou judicial de responsabilização, mas como medida efetiva de segurança empresarial e contra riscos de violação da integridade corporativa.

Cada organização deve definir padrões, suas intenções e perspectivas antes da criação de um programa efetivo de *compliance*. Não existe uma fórmula pronta. Por isso, é importante que a empresa faça uma análise de risco, pela qual poderá antecipadamente identificar as principais áreas de risco, a depender de seu ramo de atuação e de diversos outros fatores que irão influenciar nas medidas implantadas.^{xcv}

Contudo, mesmo não existindo uma fórmula, o regulamento do Poder Executivo Federal deve definir quais os parâmetros principais de avaliação para um programa de *compliance*. Oficialmente, os requisitos mínimos, critérios para a avaliação da qualidade e efetividade dos programas de *compliance* anticorrupção ainda não são conhecidos. Diante deste fato, as empresas têm inspirado seus programas de *compliance* nas práticas internacionais e em orientações programáticas emitidas no passado por autoridades brasileiras.

Não obstante a edição da Lei 12.846, de 1º de agosto de 2013, não há resposta definitiva ou orientação regulamentar oficial, no Brasil, para o que seria considerado um modelo ideal de programa de *compliance*. Fatores como setor de atuação, diversidade de atividades, território onde os negócios são desenvolvidos e a cultura empresarial são determinantes na definição de um plano de implementação e gestão.

Dentre as guias de referência sobre o assunto, amplamente reconhecidos pela qualidade e alcance no plano internacional, destacam-se aqueles divulgados pelas Nações Unidas, pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e pelo Banco Mundial. Os referidos documentos servem como orientação para o estabelecimento dos pilares de um programa de *compliance*, definindo boas práticas de controle interno, ética e *compliance* anticorrupção.

Conforme anteriormente mencionado, cada empresa tem suas particularidades. Na ausência de regulamentação governamental, a empresa e seus assessores devem avaliar a melhor forma de adaptar seus programas dentro das respectivas realidades.

Portanto, tendo em vista a prática internacional, a estruturação inicial de um programa de *compliance* eficaz, poderia contemplar, minimamente, os seguintes requisitos:

(i) Engajamento da Administração: significa que ao ser implantado e gerenciado, para que um programa de *compliance* anticorrupção obtenha sucesso, este precisa ser iniciado e acompanhado pela alta administração (que pode incluir conselhos de administração, da diretoria e dos cargos de gerência, preferencialmente).

Existem vários fatores que contribuem para a eficiência do programa. A principal é adesão efetiva da alta administração às suas regras e princípios: os líderes devem servir de exemplo para os demais integrantes da organização. A presença de líderes não comprometidos com relação ao cumprimento das leis e das normas internas da empresa coloca a perder qualquer esforço de *compliance* que se faça.

Desta forma, torna-se importante a conscientização e escolha de líderes, para que a organização tenha pessoas que acreditem nos valores de um programa de *compliance* e criem um círculo virtuoso. Assim, o programa de *compliance* deve ser incorporado na empresa a partir da alta administração permeando a cultura em toda a organização.

A alta administração deverá se envolver ainda na supervisão do cumprimento do programa. É de inegável importância que a alta administração seja informada sobre os problemas identificados na empresa, os planos de resolução e do plano de desenvolvimento de melhorias. Portanto, o engajamento da alta administração, significa, essencialmente, que os líderes devem ser o ponto de referência se mantendo fiéis aos princípios da empresa e agindo de maneira ética e íntegra.

(ii) Nomeação de Responsáveis Pela Supervisão: é importante considerar que o programa de *compliance* é uma estrutura em constante evolução, que deve ser acompanhada e supervisionada de perto pela administração e por seus responsáveis, inclusive para fins de revisão.

Comumente, soluções adotadas pelas empresas para a nomeação de um responsável pela supervisão do programa de *compliance* incluem: (a) a criação um comitê de ética; (b) inclusão de responsabilidades por uma determinada diretoria; (c) acumulação de responsabilidade pelo criação de um comitê de auditoria e riscos; (d) contratação de um *compliance officer*, estatutário ou não; (e) criação de um departamento de *compliance*, entre outras. Adicionalmente, medidas que fortalecem o *compliance* interno incluem a determinação de que o responsável pela supervisão responde, diretamente, a instâncias superiores, ao conselho de administração ou aos acionistas.

(iii) Políticas, Processos e Procedimentos Escritos: Sem dúvida a empresa deve ter um código de conduta que reflita os valores fundamentais da organização, seu compromisso com a ética e a integridade. O código de ética deve ser desenvolvido conforme as necessidades específicas da empresa, considerando seu ramo de atuação e o nível de risco identificado.

Adicionalmente, conforme seja necessário, a empresa poderá optar por desenvolver e implementar políticas, processos e procedimentos específicos para tratar de: (a) licitações, contratações e relacionamento com a administração pública e seus agentes; (b) contribuições políticas; (c) questões concorrenciais e antitruste; (d) relacionamento com fornecedores; (e) due diligence de terceiros e auditoria interna; (f) patrocínios, doações e contribuições políticas; (g) recebimento e oferecimento de presentes; (h) oferecimento e recebimento de entretenimento, hospitalidade viagens; (i) reembolso de despesas; (j) prevenção de conflitos de interesses; (k) transparência, tempestividade e exatidão nas comunicações ao público e na prestação de informações obrigatórias; (l) segurança da informação e do patrimônio; (m) conduta em geral dos trabalhadores, no local de trabalho, dentre outros.

(iv) Aplicação do Programa de *Compliance* a Parceiros de Negócios: Antes e durante o relacionamento com parceiros de negócios, fornecedores, ou sócios em empreendimentos comuns, diversos riscos deverão ser considerados.

A análise prévia de integridade (*due diligence*) permite à empresa adquirir conhecimento sobre o eventual parceiro, decidindo de maneira informada sobre a continuidade ou não da relação. O procedimento pode ser composto por uma série de etapas que vão desde o envio de questionários, busca de informações em bancos de dados públicos por meio de pesquisas independentes, até visitas *in loco* e entrevistas.

A *due diligence* poderá ser diferente a depender dos sinais de alertas encontrados, ramo de atuação da empresa e pontos de interação com o governo. As diferenças na análise irão depender do processo de *compliance* de cada organização. Caso a empresa, por qualquer motivo, não tenha efetuado análise prévia do parceiro, é importante que a empresa monitore o relacionamento com tal parceiro periodicamente, bem como o inclua em novas rotinas de verificação de *compliance* se o nível de risco do parceiro em questão o exigir (a título de exemplo, pode ser mencionado o caso de prestadores de serviços ou despachantes que se relacionam frequentemente com agentes públicos no âmbito de seus contratos com a empresa).

Em contratações, é importante dar atenção a declarações e cláusulas anticorrupção ou de *compliance*, que demonstrem o compromisso com o cumprimento das leis e assegurem à empresa indenização e outros direitos, caso suspeitas sejam levantadas ou verificadas objetivamente.

(v) Existência de Controles Internos e Registros Contábeis: As unidades internas de controle (controladoria, setor contábil e/ou comitê de auditoria) e os auditores independentes deverão ser instruídos a avaliar eventuais vulnerabilidades das práticas contábeis e dos controles internos do grupo.

O principal objetivo do sistema é prevenir fraudes internas. É essencial educar integrantes e parceiros quanto às práticas e políticas de controle interno do grupo, em linha com o Código de Ética e Conduta e com as políticas internas de prestação de contas, controle e registro de transações, devendo o Comitê de Ética tomar as medidas necessárias para manter o público interno informado sobre a estrutura e o funcionamento das unidades internas e externas de controle.

(vi) Treinamento e Comunicação: Neste caso é muito importante o estabelecimento de uma estratégia de educação, treinamento e divulgação que atinja todos os níveis da empresa, seus clientes e parceiros. As políticas e procedimentos da empresa devem ser amplamente difundidos, inclusive para terceiros.

O treinamento dos colaboradores por meio de palestras, cursos e atividades sobre conduta ética é essencial, especialmente para aqueles que atuam em áreas sensíveis como contratos com o governo, obtenção de licenças governamentais e regulatórias, licitações públicas etc.

Os espaços na internet para divulgação do programa de *compliance* e canais para esclarecimento de dúvidas também são muito importantes, assim como a manutenção de uma linha direta e aberta com o responsável ou responsáveis pelo *compliance*, acessível a qualquer interessado, tanto ao público interno, como ao público externo.

Por fim, é importante que sejam mantidas listas de presença dos treinamentos, os materiais utilizados, enfim, todas as evidências que demonstrem sua realização.

(vii) Canal de Comunicação para Orientação e Denúncia: Outro fator importante para que um programa de *compliance* seja implantado com sucesso é uma linha de comunicação aberta. O empregado deve se sentir confortável para denunciar abertamente qualquer problema em potencial.

Para que o método de comunicação seja eficiente, deve ficar claro que não haverá retaliações, com garantias ao profissional ou terceiro denunciante. Confidencialidade também é um ponto chave. Políticas e procedimentos devem assegurar o máximo de confidencialidade e anonimato em todos os canais de denúncia.

É importante notar que o conceito de confidencialidade está diretamente ligado com o conceito de não retaliação. Existem vários argumentos em relação aos canais de comunicação, debatendo se estes devem ser internos ou externos. Isto irá depender da organização, bem como de seu objeto e análise de risco efetuada. Independentemente do canal de comunicação ser interno ou externo, estes claramente devem garantir a não retaliação e anonimato do denunciante.

(viii) Investigação e Punição de Violações: Caso seja identificada uma violação ou suspeita de violação, os fatos devem ser apurados. Em casos de denúncia deverá haver uma triagem e classificação. Posteriormente, deverão ser analisados todos os fatos que estão disponíveis para que a investigação seja iniciada.

É imprescindível verificar se foram fornecidos os elementos mínimos necessários para o início de uma investigação, a depender dos critérios estabelecidos por cada empresa e se é necessário ou economicamente justificável iniciar uma investigação. A partir desta etapa, deverá ser feita uma triagem de quais documentos ainda não foram disponibilizados e definir o escopo da investigação.

Após a investigação, quando pertinente, serão aplicadas punições adequadas frente às violações apuradas, as quais devem valer para todos os níveis hierárquicos. A decisão deve ser imparcial, clara e baseada em indícios ou provas suficientes. A punição pode ser importante para evidenciar o funcionamento do programa de *compliance*, o qual deve ser efetivo.

(ix) Avaliação de Riscos e Revisões Periódicas: O programa deve ser regularmente revisto, focando na identificação e avaliação de falhas, que devem ser corrigidas, ou em melhorias que podem ser propostas.

Além disso, mudanças estruturais na empresa ou do mercado devem ser refletidas no programa de *compliance*, o qual deverá ser adequado à nova realidade.

No caso de uma investigação ou de processos anticorrupção, a empresa terá que demonstrar seu esforço, comprometimento e diligência na prevenção de atos lesivos e aplicação efetiva do código de ética em seu âmbito.

Aspectos técnico-operacionais, normas, boas práticas, certificação e indicadores de desempenho

(Volume 3)

13. A Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL)

Quando são analisados os aspectos a respeito da figura do Operador Logístico (OL) no Brasil, 2 (dois) pontos, dentre muitos outros, chamam a atenção:

(i) não há definição legal a seu respeito, mas apenas das atividades que são por ela desempenhadas, a saber: transporte, armazenagem e gestão de estoque, por meio de um ou mais contratos;

(ii) inexistente classificação de atividade econômica exclusiva para a operação logística (mais uma vez, a sua existência toca apenas as diversas atividades desempenhadas pelos OLs, consideradas isoladamente).

Em primeiro lugar, isso faz com que os OLs não recebem tratamento legal distinto dos demais prestadores de serviços logísticos, que atuam apenas em parte da cadeia logística, mas sem promover a sua integração. Em outras palavras, não estariam aptos a desenvolver, simultaneamente, as atividades de transporte, armazenamento e gestão de estoque, característica inerente ao OL.

Daí decorre o fato de que, na ausência de uma definição legal, não há parâmetros adequados para tentar estabelecer se determinada empresa seria efetivamente apta a desenvolver, em favor de seus clientes, os serviços que compõem a operação logística.

Adicionalmente, como não há classificação de atividade econômica a eles relativa, os OLs se veem obrigados a, no caso concreto, utilizarem-se de diversas Classificações Nacionais de Atividades Econômicas (CNAEs) para compor o rol de atividades que desempenham.

Tal fato faz com que inexistam dados estatísticos e históricos a respeito das atividades de operação logística desenvolvidas no país. Sobretudo do ponto de vista das CNAEs, as principais informações de mercado a respeito de serviços de transporte e de armazenamento acabam ficando atreladas ao seu desenvolvimento isolado, sem que haja dados concretos a respeito da operação logística (integrada) em si.

Nesse cenário, a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) encontrou na Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL) uma forma de, em alguma medida, contornar referidos problemas.

Ela será veiculada tendo por objetivo, de um lado, tentar delinear de forma mais acurada o mercado de operação logística no Brasil e, de outro, estabelecer critérios básicos para que as empresas sejam reconhecidas, perante a ABOL, como OLs.

Vale destacar que o exercício da atividade de operação logística continua a independe de qualquer concessão, permissão, autorização ou licença específica, exceto aquelas necessárias ao desempenho de atividades de transporte e armazenagem. Assim, a existência da NPQ-OL não tolhe a liberdade empresarial, de quem quer que seja, de atuar como OL no Brasil (ou o de ser reconhecido como OL aos olhos de outras associações com objetivos institucionais que guardem similitude com os da ABOL).

O seu único objetivo é o de atestar, sob suas exclusivas demandas, que as empresas que atendam aos requisitos aqui estabelecidos estão aptas a desenvolver, em favor de seus clientes, as atividades de operação logística, no entendimento única e exclusivamente da ABOL.

Para tanto, deverão apenas atender a requisitos de regularidade (jurídica, fiscal, trabalhista, técnica e econômico-financeira) bastante amplos, que já são aplicáveis, de maneira geral, para o exercício regular de atividades empresariais.

Adicionalmente, são exigidas comprovações de que o interessado requerente do Certificado de Pré-Qualificação do Operador Logístico (CPQ-OL) efetivamente está capacitado a executar as atividades de operação logística. Para tanto, é requerida a apresentação de instrumento(s) contratual(is) que tenham as atividades de operação logística (transporte, armazenagem e gestão de estoque), acompanhado de atestado de boa execução dos serviços contratados.

Paralelamente, é exigida a apresentação de cartão de CNPJ que contemple as CNAEs prioritárias da operação logística, no entendimento da ABOL. Ele deverá evidenciar que a empresa interessada está enquadrada em alguma das atividades de transporte de cargas previstas na Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE 2.2, em concomitância com o enquadramento em uma das seguintes CNAEs 2.2:

- (i) 52.12-5 (operações de carga e descarga);
- (ii) 52.11-7 (armazenamento);
- (iii) 52.50-8 (atividades relacionadas à organização do transporte de carga).

As atividades de transportes de carga previstas na CNAE 2.2, mencionadas acima, incluem as seguintes:

- (i) transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 49.11-6 da CNAE 2.2;
- (ii) transporte rodoviário de cargas, enquadradas na classe 49.30-2 da CNAE 2.2;
- (iii) transporte marítimo de cargas na navegação de cabotagem, enquadradas na classe 50.11-4 da CNAE 2.2;
- (iv) transporte marítimo de cargas na navegação de longo curso, enquadradas na classe 50.12-2 da CNAE 2.2;
- (v) transporte aéreo de cargas, enquadradas na classe 51.20-0 da CNAE 2.2;

(vi) transporte por navegação interior de cargas, enquadradas na classe 50.21-1 da CNAE 2.2;

(vii) navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, enquadradas na classe 50.30-1 da CNAE 2.2.

Todo e qualquer interessado poderá pleitear a pré-qualificação perante a ABOL, que a emitirá caso os requisitos fixados na norma sejam atendidos. Assim, a NPQ-OL põe-se como um instrumento republicano e democrático para aqueles que queiram ser reconhecidos como OLs, sem, necessariamente, compor o seu quadro associativo.

14. O Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL)

O Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL) tem como objetivo apresentar aquelas que, na visão da ABOL, seriam as boas práticas para a gestão e a operação de um OL.

Busca-se, por meio da presente iniciativa, fomentar a disseminação das boas práticas dentro de todas as empresas do setor, servindo como um roteiro para que possam buscar melhorias contínuas que acreditem ser pertinentes para suas operações.

O CBP-OL trará benefícios também aos embarcadores (ou tomadores de serviço), pois as práticas aqui descritas também podem ser aplicadas em suas operações internas e auxiliar na avaliação e na contratação de seus OLs.

Evidentemente todo e qualquer investimento a ser realizado pelo OL deve ter um propósito real de ganho de produtividade e qualidade percebida do serviço prestado ao tomador, sob pena de onerar desnecessariamente uma operação comprometendo a competitividade da empresa perante o mercado. Este é o foco que a ABOL idealizou ao desenvolver este código.

O processo de elaboração deste documento se iniciou com o entendimento das necessidades dos principais *stakeholders* envolvidos com a figura do OL. Após extenso processo de entrevistas com os próprios OLs, bem como com embarcadores, associações, acadêmicos e mídia especializada, foram identificados os principais aspectos e exigências de mercado referentes a cada operação realizada na prestação dos serviços logísticos.

As exigências dos tomadores de serviço foi um importante *driver*, que revelou os pontos mais importantes avaliados no momento da seleção dos fornecedores de serviços logísticos, que se tornaram focais, por refletirem a imagem dos operadores perante o mercado e, portanto, devem ser sempre objeto de melhorias.

Minuciosa pesquisa de *benchmarking* nacional e internacional também foi desenvolvida, resultando no mapeamento da visão de outros países e de nichos específicos de mercado sobre as práticas mais modernas dentro de cada elo da cadeia logística.

As iniciativas de destaque que serviram de inspiração para a criação do código de boas práticas foram:

- Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade (SASSMAQ), Brasil: Criado pela Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM), avalia o desempenho nas áreas de segurança, saúde, meio ambiente e qualidade das empresas que prestam serviços à indústria química. É altamente difundido e considerado uma exigência por parte do mercado.
- Selo CEDOL, Argentina: Criado pela *Cámara Empresaria de Operadores Logísticos*. Baseado nos mesmos princípios do Selo “e” da *Organización Empresarial de Logística y Transporte* (UNO) da Espanha, avalia somente critérios de governança. Atualmente existem sete empresas certificadas.
- *Warehouse Certification Program*, EUA: Criado pela *Warehousing Education & Research Council* (WERC) — programa voluntário de certificação voltado para armazenagem, que busca certificar as instalações de armazenagem e a sua capacidade de execução das principais funções de armazenamento. Hoje existem cerca de 40 armazéns certificados.
- *BRC Global Standards*, Reino Unido: Criado pela *British Retail Consortium* (BRC). Programa de Certificação de Segurança e Qualidade focado na cadeia de varejo de alimentos. É amplamente exigido pelos principais varejistas do mercado. Usado por mais de 21000 fornecedores em 123 países.
- Processos de certificação criados pela *International Organization for Standardization* - ISO9000 (Gestão da qualidade), ISO14000 (Gestão ambiental), ISO28000 (Gestão da segurança na cadeia logística) e ISO31000 (Gestão de riscos).
- OHSAS18001 - Gestão da segurança e saúde ocupacional. Criado pela *Occupational Health & Safety Advisory Services* (OHSAS).

Devem ser citados também outras certificações analisadas, como: APOL (OLs de Portugal), *IFS Logistics* (padrões logísticos internacionais), VDA 6.x (indústria automotiva da Alemanha) e SQAS (indústria química da União Europeia).

Assim, definiram-se os critérios a serem abordados e os níveis de maturidade de cada um deles, que serão apresentados em duas categorias e suas subcategorias:

(i) Governança:

- Gestão da qualidade.
- Sustentabilidade.
- Gestão de clientes.
- Confidencialidade.
- Recursos humanos.
- Gestão de riscos.

(ii) Técnico:

- Recebimento e inspeção.
- Manuseio e entrada de mercadoria no estoque.
- Alocação.
- Armazenagem e controle de inventário.
- *Picking* e preparação.
- Consolidação de carga e expedição.
- Gestão de transportes.

- Logística reversa.
- Sistemas de informação.
- Manutenção.
- Contratação de fornecedores.
- Desenvolvimento de projetos.
- Visibilidade da operação.
- Gestão da performance.

15. O Processo de Certificação do Operador Logístico (PRC-OL)

Os tomadores de serviço buscam mitigar os riscos de contratação de OLs que não atendam às suas necessidades aumentando o rigor nos processos de avaliação para contratação. O custo dos processos seletivos é cada vez maior e nem sempre traz o retorno esperado. Assim, a busca pela simetria entre tomadores (embarcadores) e pretendores de serviços (OLs), é uma constante e, este trabalho, segue ao encontro desse propósito coletivo.

A criação do Processo de Certificação do Operador Logístico (PRC-OL) visa, justamente, a transparecer as qualificações dos operadores e a facilitar a diferenciação das empresas qualificadas. São três (03) níveis de certificação, análogos aos níveis de maturidade (níveis I, II e III) apresentados no Código de Boas Práticas do OL.

A certificação em níveis visa estimular a melhoria contínua e a livre competitividade do mercado além de ser um mecanismo eficiente de diagnóstico para as empresas pleiteantes, uma vez que, além da certificação das empresas qualificadas, todos os candidatos recebem também um relatório apontando pontos fortes e recomendações para os pontos fracos.

Os níveis de maturidade foram levantados por meio de *benchmarking* do setor e avaliações com o mercado dos principais critérios valorizados pelos tomadores de serviço. Na etapa final os critérios e a metodologia do processo foram validados com representantes dos principais OLs atuantes no mercado brasileiro.

O mercado como um todo tende a se beneficiar da difusão do PRC-OL, uma vez que empresas certificadas se destacam perante as demais, criando a necessidade de todos os OLs buscarem melhorias para seus processos a fim de se adequarem aos níveis mais altos de exigência do mercado. Os esforços em capacitação tendem a se alinhar com os critérios mais valorizados pelos tomadores de serviço, uma vez que o processo de capacitação é um produto das qualidades mais relevantes apontadas por estes ao buscar serviços logísticos.

A empresa deve ter certificado NPQ-OL vigente. Este avalia se o OL tem requisitos básicos para dar início ao PRC-OL.

A partir da solicitação da empresa pleiteante à ABOL e a providência dos ritos iniciais, inicia-se o processo de avaliação e planejamento pela ABOL.

A etapa de autoavaliação não é obrigatória, mas é aconselhável, uma vez que a ABOL disponibiliza um guia de autoavaliação contendo todos os requisitos a serem abordados no PRC-OL de avaliação externa. Após tomar conhecimento dos itens, as empresas que almejam se capacitar podem, antes da solicitação da avaliação externa, procurar auxílio nas instituições independentes credenciadas e sugeridas pela ABOL.

O processo de avaliação externa é efetuado por entidades independentes e credenciadas pela ABOL para auditar a empresa candidata de acordo com os princípios descritos no guia de auto-avaliação.

A empresa pleiteante pode optar por diversas entidades credenciadas e divulgadas pela ABOL na página da entidade na internet. As entidades certificadoras emitem um relatório ressaltando pontos fortes e planos de ação para as melhorias apontadas no processo de avaliação, além da conclusão sobre a emissão do selo.

Com base nas análises realizadas pela ABOL, e de acordo com um *ranking* de pontuação da empresa candidata, é emitido o selo correspondente à pontuação obtida no processo de auditoria. Esse selo tem validade de 2 (dois anos) para os níveis de maturidade **I** e **II** e de 3 (três anos) para o nível de maturidade **III**. A classificação representa o atestado à qualidade de serviço do operador e o compromisso com práticas de melhoria contínua. A ABOL responsabiliza-se pela publicidade e pela promoção do selo de qualidade, bem como pela divulgação das empresas certificadas.

Para acompanhamento da certificação, serão feitas revisões anuais obrigatórias sobre os pontos de melhoria identificados no relatório de auditoria.

Após o vencimento do contrato de concessão do selo (dois anos para os níveis I e II e três anos para o nível III), a empresa deve fazer a avaliação de renovação em que serão avaliados todos os critérios do processo de certificação vigente. A renovação segue o mesmo fluxo de processos mencionado.

Caso a empresa não consiga demonstrar o atendimento a algum item durante o PRC-OL ou reavaliação, a empresa poderá apresentar as evidências tanto pessoalmente quanto de forma documental, em até 90 (noventa) dias. Durante esse período, a empresa não estará certificada. Caso o prazo não seja atendido, a empresa solicitante deverá reiniciar todo o processo.

Se a empresa avaliada mudar de razão social, porém manter toda a estrutura organizacional anterior e as demais condições, após aprovada no PRC-OL, o certificado permanece válido até a expiração do prazo.

16. Key Performance Indicators (KPIs)

Os *Key Performance Indicators* (KPIs) se diferenciam de simples indicadores de desempenho por representarem direcionadores de valor estratégico, enquanto indicadores podem representar medidas de desempenho de atividades específicas das empresas.

Através dos KPIs os objetivos da empresa são transmitidos aos diversos níveis hierárquicos, portanto a correta definição dos KPIs é fator primordial para garantir que toda a organização trabalhe na direção correta.

Os KPIs devem respeitar principalmente as seguintes premissas:

- Refletir vetores de valor estratégico.
- Ser baseados em dados válidos.
- Ser de fácil compreensão.
- Conduzir a ações positivas.
- Ser definidos em número limitado para que sejam úteis, relevantes e controláveis.

Muitos dos KPIs administrados pelos OLs são formalizados em contratos por meio dos *Service Level Agreements* (SLAs), acordos de nível de serviço, nos quais as metas de nível de serviço são exigidas e controladas, resultando em penalizações em caso de não atendimento às expectativas e, em alguns casos, bonificações caso a meta seja superada.

Os KPIs propostos neste capítulo foram selecionados mediante pesquisa com tomadores de serviços e OLs e cobrem os principais aspectos operacionais e financeiros das organizações. Em etapa final foram validados por representantes de 20 dos principais OLs atuantes no mercado brasileiro, associados membros da ABOL.

A apresentação dos indicadores foi agrupada em KPIs de armazenagem e gestão de estoques, transportes e financeiros, de acordo com a atividade predominante na formação do indicador, embora alguns deles abranjam operações de armazém e distribuição.

Para cada KPI são apresentados propósitos, públicos alvo e fontes de informação. São sugeridas fórmulas de cálculo, frequências de coleta de dados e revisão e níveis de detalhamento. Entretanto a adoção e detalhamento de cada KPI devem ser condizentes com as operações a serem mensuradas e objetivos almejados. Algumas variações podem ser necessárias de acordo com a estratégia de cada OL.

A seguir, os principais KPIs apresentados no documento:

KPIs de armazenagem e gestão de estoques

- Recebimento na data (*On time receipt*).
- Acuracidade de inventário.
- Avarias no armazém.
- Acuracidade de *picking*.
- Expedição na data (*On time shipment*).
- Exatidão das notas fiscais.

KPIs de transportes

- Custo de não conformidades em transportes.
- Pedidos entregues na data e completos (“OTIF” - *On time in full*).
- Pedidos entregues na data (*On time*).
- Pedidos integralmente atendidos (*In full*).
- Avarias e perdas no transporte.
- Exatidão das faturas de transporte.

KPIs financeiros

- Retorno sobre investimento (“ROI” – *Return on investment*).
- Lucratividade.
- Endividamento geral.

17. Índice Nacional de Custos de Armazenagem e Gestão de Estoque (INCA)

Para medir a variação dos preços e o impacto no custo de vida da população existem diversos índices que se diferenciam entre si de acordo com a cesta de itens considerados. Alguns dos índices divulgados refletem especificamente variações de preços de itens de custo de determinado setor, como o Índice Nacional de Custo da Construção do Mercado (INCC), ou o Índice Nacional de Custos do Transporte (INCT). Este amplamente popular e utilizado por grande parte dos transportadores e OLs no balizamento de negociações e reajustes de contratos de operações de transportes.

O INCT é um índice produzido pelo departamento de economia da NTC & Logística, o DECOPE. Seu funcionamento se dá como um índice de inflação (IPCA, IGP e INPC, por exemplo), entretanto apenas em relação ao setor de transporte (insumos, salários, etc.). É corrigido do mesmo modo que a inflação, ou seja, de acordo com a variação dos preços de determinados produtos e o seu peso na formação do custo.

A *Cámara Empresaria de Operadores Logísticos* (CEDOL), entidade que representa o setor dos OLs na Argentina, calcula e divulga oficialmente índices logísticos desde 2001. Estes representam os custos das operações logísticas sem considerar serviços de transporte, que no país são atendidas pelo índice de custos de transporte de responsabilidade da *Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga* (FADEEAC). A representação da evolução dos custos operação logística padrão, envolvendo operações de armazenagem, gestão de estoque e transportes é apresentada considerando uma composição das variações dos dois índices citados de acordo com a participação percentual de cada tipo de operação.

A proposta deste capítulo é apresentar o Índice Nacional de Custos de Armazenagem e Gestão de Estoque (INCA), um índice complementar ao INCT, baseado nas operações de armazenagem e gestão de estoque. O índice apoiará OLs, tomadores de serviço e demais interessados na avaliação do impacto que variações de preços dos principais itens que compõem o custo das operações logísticas, exercem sobre o custo da operação, contribuindo com o processo de negociação.

O INCA é calculado considerando-se variáveis que representam a participação de cada indicador adotado e a variação destes indicadores no período avaliado.

Os seguintes indicadores foram adotados como *drivers* na equação de cálculo do INCA:

- Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) – Monitorado pela FGV registra a inflação de preços desde matérias-primas agrícolas e industriais (matérias-primas, materiais de construção etc.) até bens e serviços finais (preços de alimentos, remédios, embalagens, aluguel e transportes).^{xcvi}
- Índice Nacional de Custos da Construção do Mercado (INCC-M) – Monitorado pela FGV afere a evolução dos custos de construções habitacionais (materiais, mão-de-obra e matéria-prima).^{xcvii}
- Índice de Serviços de Telecomunicações (IST) – Divulgado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), é composto pela combinação de outros índices existentes na economia com o objetivo de atualizar valores associados à prestação dos serviços de telecomunicações.^{xcviii}
- Reajuste tarifário dos serviços de tratamento, distribuição da água e coleta dos esgotos do Estado de São Paulo – Divulgado pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP).^{xcix}
- Reajuste tarifário da AES Eletropaulo para consumidores de baixa tensão – Deliberado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e divulgado pela Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A. (AES Eletropaulo), atinge a classe de consumo B3 (Industrial, comercial, serviços e outras atividades, poder público, serviço público e consumo próprio) dentre os quais são incluídos os OLs.^c
- Pesquisa Agência Nacional de Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) da Síntese dos Preços Praticados no Brasil/ Resumo II – Realizada pela ANP, acompanha o comportamento dos preços praticados pelas distribuidoras e pelos postos revendedores de combustíveis, com a realização de uma pesquisa de preços semanal.^{ci}
- Reajuste salarial da convenção coletiva entre SINTRAMMSP e SAGESP – O Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral e Auxiliares na Administração em Geral de São Paulo (SINTRAMMSP) e o Sindicato dos Armazéns Gerais e das Empresas de Movimentação de Mercadorias no Estado de São Paulo (SAGESP) que divulgam anualmente na convenção coletiva de trabalho, o reajuste salarial de profissionais que atuam em atividades de movimentação de mercadorias em geral nas instalações de armazéns, terminais aduaneiros, porto seco, terminais de carga, recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, conferência de carga e descarga, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarregamento, quando efetuado por aparelhamento de empilhadeiras e transpaletas elétricas e serviços de coleta. Dentre estes profissionais estão movimentadores de mercadoria sem qualificação profissional (ajudantes), operadores de transpaleta elétrica, conferentes, operadores de empilhadeira, entre outros.

Na Tabela 1 são apresentadas as variáveis criadas para representar cada componente da equação de cálculo do INCA (Coluna “Variável”) e cada direcionador (Coluna “Driver”) além da participação percentual obtida após avaliação das operações de diversos OLS.

Tabela 1: Variáveis e participação de cada direcionador de custo

Direcionadores de custo	Variável	Driver	Participação (%)
IGP-M/ FGV	X _{IGPM}	D _{IGPM}	47,1%
Reajuste salarial/ SINTRAMMSP e SAGESP	X _{MDO}	D _{MDO}	46,1%
IST/ Anatel	X _{IST}	D _{IST}	3,2%
Reajuste tarifário da AES Eletropaulo para consumidores de baixa tensão	X _{EE}	D _{EE}	1,5%
INCC-M/ FGV	X _{INCC}	D _{INCC}	1,3%
Síntese dos Preços Praticados - Brasil - Resumo II (GLP) / ANP	X _{GLP}	D _{GLP}	0,4%
Reajuste anual dos serviços de tratamento, distribuição da água e coleta dos esgotos do Estado de SP/ SABESP	X _{AGUA}	D _{AGUA}	0,2%
Síntese dos Preços Praticados - Brasil - Resumo II (Diesel) / ANP	X _{DIESEL}	D _{DIESEL}	0,1%

Fonte: KPMG, pesquisa com OLS

A variação do INCA no período pode ser calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{INCA} = X_{IGPM} \times (100\% + D_{IGPM}) + X_{MDO} \times (100\% + D_{MDO}) + X_{IST} \times (100\% + D_{IST}) + X_{EE} \times (100\% + D_{EE}) + X_{INCC} \times (100\% + D_{INCC}) + X_{GLP} \times (100\% + D_{GLP}) + X_{AGUA} \times (100\% + D_{AGUA}) + X_{DIESEL} \times (100\% + D_{DIESEL})$$

Semelhante a outros índices econômicos, o INCA não representa uma operação específica de armazenagem e gestão de estoque, mas uma média de diversas operações que apontam para um padrão de participação de cada item de custo sobre o total.

Existem inúmeras operações logísticas que se diferenciam muito da operação padrão representada pelo INCA. Como exemplo, operações logísticas *in house*, realizadas nas dependências do tomador de serviço, que não apresentam componentes de custo relacionadas à propriedade sobre o imóvel (aluguel, custo do investimento, ou manutenção do armazém, entre outros).

Para este e outros tipos de operações de armazenagem e distribuição específicas, uma reavaliação da matriz da participação dos itens de custos da operação pode resultar em valores diferentes das variáveis apresentadas para o INCA, calculado de acordo com a operação padrão.

Evidentemente o perfil das operações logísticas tende a se modificar com o passar do tempo (o aumento da mecanização das operações e alteração do quadro de pessoal operacional tende a reduzir a participação real da variável referente à mão-de-obra e aumentar a participação da variável que envolva investimentos e manutenção de equipamentos, por exemplo). Desta forma a ABOL deve estabelecer revisões periódicas das variáveis dos índices com o objetivo de atualizar a influência destas sobre os custos da operação padrão.

Recomenda-se que, na utilização do INCA como balizador em contratos de prestação de serviços logísticos que envolvam armazenagem, gestão de estoque e transportes, o índice balizador seja complementado pelo índice INCT (NTC & Logística) de acordo com a participação percentual sobre o faturamento de cada atividade.

Planejamento estratégico para a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL)

18. Medidas de curto prazo (2015)

1. **Finalização dos trabalhos relativos ao OL, iniciados no âmbito da *Request-For-Proposal* (RFP), que deu origem a este trabalho:** Divulgação do trabalho pela ABOL através de elaboração e publicação de artigos técnicos, desenvolvimento de fóruns, seminários, *workshops* para a sua ampla discussão.
2. **Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL):** Lançamento pela ABOL, divulgação e disponibilização para o mercado e associados e início de sua implantação.
3. **Constituição de Comitês Técnicos (CTs):** Implementação de um modelo regular de Comitês Técnicos, nos moldes daqueles adotados no decorrer do processo de apresentação e validação dos aspectos Jurídicos / Regulatórios e Técnicos / Operacionais do trabalho. Definição, por parte da ABOL, da lista de CTs a ser implantada: (1.) Regulatório Fármacos; (2.) Salários e Benefícios; (3.) Jurídico, Marco Regulatório, Relações Sindicais e Contenciosos; (4.) Operacional & Tecnologia da Informação (TI); (5.) Gestão de Risco & Seguro etc.), de sua pauta e do seu regimento, assim como dos representantes das empresas que integrarão os respectivos CTs, bem como com outros assessores externos, para a formação e convocação dos grupos.
4. **Anteprojetos de Lei (regulamentação dos OLs, revogação do decreto do armazém geral, regimes especiais e desoneração):** Início de discussão a respeito da matéria, para o seu conhecimento pelos principais agentes envolvidas com o tema e preparação para futuras aprovações.
5. **Planejamento Estratégico (PE) da ABOL:** Discussão e formalização do PE da ABOL para os próximos 5, 10 e 15 anos, tendo como base as discussões e definições discutidas quando do 1º Congresso ABOL previsto para o 1º semestre de 2015, com os associados.

19. Medidas de médio prazo (2016 – 2017)

1. **Elaboração e publicação de dados do setor:** Definição, por parte da ABOL, da lista de informações a serem coletadas periodicamente do mercado e dos seus associados, da metodologia de coleta e de divulgação das informações aos interessados.
2. **Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL):** Início de consolidação dos dados a respeito do setor e dos principais operadores que se pré-qualificarem perante à ABOL.
3. **Desdobramentos do Planejamento Estratégico (PE):** Desdobramento da pauta do 1º Congresso ABOL, com relação ao número e perfil de associados; processo de certificação e selo ABOL; estrutura administrativa da ABOL

4. **Desdobramento dos Comitês Técnicos (CTs):** Desenvolvimento de trabalho pelos CTs e início de verificação dos principais resultados obtidos, com base na agenda definida pela ABOL.
5. **Anteprojetos de Lei (regulamentação dos OLs, revogação do decreto do armazém geral, regimes especiais e desoneração):** Maturação do tema, para que haja a sua aprovação pelo Poder Público.
6. **Curso de capacitação técnica e gerencial para gestores dos OLs:** Maturação do tema junto aos associados, com vistas à sua aprovação para seleção de uma instituição de ensino parceira que viabilize a implementação de um curso voltado para técnicos e executivos do setor. Discussão da viabilidade de implementação de cursos técnicos diversos que propiciem a capacitação dos profissionais que atuam no setor em níveis operacionais.
7. **Lançamento e divulgação do Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL) e Selo ABOL para início em 2018:** Desdobrar de acordo com o escopo do trabalho e o que foi decidido no PE.

20. Medidas de longo prazo (2018)

Entende-se que nesse estágio já estejam em curso os elementos discutidos e aprovados no Planejamento Estratégico (PE), construído no 1º Congresso ABOL de 2015, embasado no conteúdo deste trabalho, como os pontos a seguir:

1. Obtenção de Regimes Especiais, como a redução de obrigações acessórias no âmbito do ICMS no Governo de São Paulo, obtido em 2015.
2. Manutenção e extensão da desoneração da folha de pagamentos para as CNAEs principais constantes na taxonomia dos OLs, conquistado em 2015.
3. Aprovação e edição da lei que reconhece e regulamenta a atividade dos OLs e revoga o decreto de armazém geral, editada em 2016.
4. Aprovação de lei que institua o Regime Especial para os Operadores Logísticos (RELOG), editada em 2016-2017.
5. Implantada com êxito a Norma de Pré-Qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL), obtendo não só a adesão do setor, como tendo efetivado um rico banco de dados do setor, processo este iniciado em 2015.
6. Concretização de resultados a partir da consolidação dos Comitês Técnicos (CTs), estabelecidos em 2015.
7. Edição consolidada da *newsletter* do setor com a edição e publicação do Anuário ABOL, contendo estatísticas e dados relevantes do setor; conteúdo técnico de boas práticas, desempenho e acompanhamento do tamanho do mercado com a análise setorial e de seus atores, elaborado nos exercícios de 2015 e 2016.
8. Implementação do Código de Boas Práticas do Operador Logístico (CBP-OL) e Selo ABOL, com reconhecimento do mercado.

Referências Bibliográficas

1. ABOL DESEJA TORNAR O SEGMENTO DE OPERADORES LOGÍSTICOS UMA ATIVIDADE ECONÔMICA REGULAMENTADA, entrevista com Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, **Revista Logweb**, São Paulo, abril 2014.
2. AÇÕES DIFERENTES PARA AVANÇAR. **Revista Valor Setorial Logística**, São Paulo, p.20, março 2014.
3. APICS – *The Association for Operations Management* 14ª Edição. *APICS Dictionary*. 2013.
4. Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL). O Conceito do OL. Disponível em: www.apol.pt. Acesso em: 07/09/2014.
5. Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL). Manual de boas práticas APOL. Disponível em: www.apol.pt. Acesso em: 14/01/2015.
6. *Armstrong & Associates. Global 3PL Market Size Estimate*. Disponível em: <http://www.3plogistics.com/3plmarketglobal.htm>. Acesso em: 12/11/2014;
7. Associação Brasileira de Movimentação e Logística (ABML). Conceito do OL. Disponível em: <http://www.abml.org.br/BANNER/CONCEITO%20DO%20OPERADOR%20LOG%20CDSTICO.pdf>. Acesso em: 15/10/2014.
8. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). **Perspectivas do Investimento**. 2013. p. 1.
9. *Business Dictionary. Palletization definition*. Disponível em: <http://www.businessdictionary.com/definition/palletization.html>. Acesso em 12/01/2015.
10. CÁMARA Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL). *Índice Nacional de Costos Logísticos UTN / CEDOL*. Disponível em: <http://www.cedol.org.ar/logistica/indice-nacional-de-costos-logisticos-utn-cedol-noviembre-2014/>>. Acesso em 27. nov. 2014.
11. CÁMARA Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), **Reglamento de Uso – Sello CEDOL**, 2014.
12. *Canadian Supply-Chain Sector Council. National Accreditation Program*. Disponível em: <http://www.supplychaincanada.org/en/NAP>. Acesso em: 14/01/2015.
13. CONCEITO DO OL. Suplemento Índice 1. **Revista Tecnológica**, São Paulo, fevereiro 1999.
14. Confederação Nacional do Transporte (CNT). *Plano CNT de transporte e logística 2014*. – Brasília: CNT, 2014.
15. *Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP). The Concept of Logistics Operators*. Disponível em: www.cscmp.org. Acesso em: 23/09/2014.

16. *Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP). Supply Chain Management Terms and Glossary*. Disponível em: http://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf . Acesso em 12/01/2015.
17. *European Logistics Association (ELA). Atribuições da ELA*. Disponível em: <http://www.elalog.eu/>. Acesso em: 14/01/2015.
18. VIEIRA FILHO, Carlos Cesar Meireles, Operador Logístico: Centro de Inteligência de Distribuição. *Revista ViaTranspo*, São Paulo, outubro-novembro 2013.
19. VIEIRA FILHO, Carlos Cesar Meireles, Evolução e Futuro dos Operadores Logísticos. *Revista Tecnológica*, São Paulo, abril 2013.
20. FLEURY, Paulo Fernando. Vantagens competitivas e estratégicas do uso de operadores logísticos. In: FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati (org.). *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000, p. 133
21. FLEURY et al. (2000) *apud* PUC-Rio. Revisão Bibliográfica. Disponível em: http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/1021726_2013_cap_2.pdf. Acesso em: 20/10/2014.
22. GUEDES, PAULO R., Novas Exigências se Impõem aos Operadores, *Revista Mundo Logística*, São Paulo, janeiro-fevereiro 2013.
23. GUEDES, PAULO R., O Crescimento dos Gastos Logísticos no Brasil e no Mundo, *Revista Mundo Logística*, São Paulo, julho-agosto 2012.
24. GUEDES, PAULO R., Tendências dos Operadores Logísticos, *Revista Mundo Logística*, São Paulo, março-abril 2013.
25. GUIA DE OLS E TRANSPORTADORES. Tabela suplementar. **Revista Logweb**, São Paulo, agregado de tabelas suplementares edições de 2014.
26. GUIA DE OLS. Anuário do Transporte de Cargas 2014, tabela suplementar. **Revista Transporte Moderno**, São Paulo, p.184, publicação nº 19, novembro 2014.
27. GIMMLER, Karl-Heinz. Aspectos regulatórios do mercado de OLS na Alemanha. São Paulo, 15/12/2014. Entrevista por telefone.
28. *Inbound Logistics. Glossary of Supply Chain Terms*. Disponível em: <http://www.inboundlogistics.com/cms/logistics-glossary>. Acesso em 12/01/2015
29. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) *apud* Sistema Gerenciador de Séries Temporais (SGS). Produto Interno Bruto. Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/sgspub/localizarseries/localizarSeries.do?method=prepararTelaLocalizarSeries>. Acesso em: 07/01/2015.
30. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Industrial Anual (PIA)**. 2012. Estrutura da receita das empresas industriais com 30 ou mais pessoas ocupadas segundo as divisões, os grupos e as classes de atividades. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/empresas/2012/defaulttabpdf.shtm>. Acesso em: 12/01/2015.

31. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Anual de Serviços (PAS)**. 2012. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/pas2012/defaulttabzip_xls_2012.shtm. Acesso em: 12/01/2015.
32. JORGE, Antônio Cameirão. Histórico do processo de certificação adotado pela Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL). São Paulo. 12/08/2014. Entrevista por telefone.
33. LANGLEY, John Jr., Ph.D., CAPGEMINI CONSULTING, *2014 18th Annual Third-Party Logistics Study*, EYE FOR TRANSPORT, 2014
34. MERCADO BRASILEIRO DE OPERADORES LOGÍSTICOS. Tabela suplementar. **Revista Tecnológica**, São Paulo, p.78, publicação nº 223, junho 2014.
35. MERCADO BRASILEIRO DE OPERADORES LOGÍSTICOS. Tabela suplementar. **Revista Tecnológica**, São Paulo, p.80, publicação nº 225, agosto 2014.
36. MUSANTE, Carlos. Aspectos regulatórios do mercado de Operadores Logísticos na Argentina. Buenos Aires, 09/09/2014. Entrevista presencial para o projeto.
37. OPERADOR LOGÍSTICO, SIM SENHOR!, **Revista Tecnológica**, São Paulo, junho 2014.
38. PANITZ, Carlos E. **Dicionário de logística, gestão de cadeia de suprimentos e operações**. 2ª Edição. São Paulo: Clio Editora, 2010
39. RANKING POR MODALIDADE. Maiores e Melhores do Transporte tabela suplementar. **Revista Transporte Moderno**, São Paulo, p.186, publicação nº 27, novembro 2014.
40. RESENDE, Paulo, Ph.D. Custos Logísticos no Brasil. **Fundação Dom Cabral (FDC)**, Belo Horizonte, 2014.
41. RESENDE, Paulo, Ph.D. Estimativa de empregos indiretos gerados na indústria de OLS no Brasil. São Paulo, 19/11/2014 Reunião de trabalho.
42. *The Transportation and Logistics Council (TLC)*, 2013 – 2014. Núcleo Fundação Dom Cabral (FDC). *apud* RESENDE, Paulo, Ph.D. Comentários sobre números de características operacionais dos Operadores Logísticos. Publicação eletrônica. [mensagem pessoal] mensagem recebida por marcelshimabukuro@kpmg.com.br em 19/02/2014. RESENDE, Paulo, Ph.D. Estimativas de redução do custo logístico para o cenário brasileiro. Publicação eletrônica. [mensagem pessoal] mensagem recebida por marcelshimabukuro@kpmg.com.br em 04/12/2014.
43. Revista Exame. Maiores Empresas do Brasil em 2013. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/melhores-e-maiores/empresas/maiores/1/2013/vendas/-/transporte/-/>. Acesso em: 06/11/2014.
44. **TECNOLOGÍSTICA Online**. Dicionário da Engenharia. Disponível em: <http://www.tecnologistica.com.br/dicionario-de-engenharia>. Acesso em 12/01/2015.

45. Uno Logística. Conceito de Operador Logístico. Disponível em: www.unologistica.org. Acesso em 24/08/2014.
46. Uno Logística. Fases para obtenção do selo “E”. Disponível em: www.unologistica.org. Acesso em: 14/01/2014.
47. Valor Econômico. *Ranking* das 1000 Maiores. Disponível em: <http://www.valor.com.br/empresas/2801254/ranking-das-1000-maiores>. Acesso em: 06/11/2014.
48. Vantine Consultoria Logística e *Supply-Chain*. Conceito de Operador Logístico. Disponível em: www.vantine.com.br. Acesso em: 08/09/2014.
49. XX FORUM INTERNACIONAL DE *SUPPLY-CHAIN* & EXPO LOGÍSTICA, 2014, Rio de Janeiro.
50. *World Logistics*. *World Logistics Glossary*. Disponível em: <http://www.logisticsworld.com/logistics/glossary.asp?query=Packaging&search=&form=show&acr=show&ref=show&rel=show&srl=show&lk=show&wiz=show&num=&hst=show&mode=>. Acesso em 12/01/2015

Notas explicativas

ⁱ Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo: “Notas metodológicas”, deste trabalho.

ⁱⁱ Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque.

ⁱⁱⁱ Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)

^{iv} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, deste trabalho.

^v Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 5, deste trabalho.

^{vi} Mais sobre o embasamento jurídico para o conceito taxonômico de OL definido para este trabalho pode ser encontrado no segundo volume deste trabalho: “Marco Regulatório e Análise Jurídica”.

^{vii} Além das 159 empresas consideradas no universo de OLs brasileiros neste estudo, outras empresas cooperaram sendo entrevistadas, estando aderentes à definição oficial de OL utilizada neste trabalho, a exemplo da Treelog S.A. Logística e Distribuição e Total Express, empresas da holding DGB (Distribuição Geográfica do Brasil) pertencente ao grupo Abril – , R1 Logística Ltda. e Stralog Soluções em Logística Ltda, dentre outras. Como seus dados não foram apresentados até o fechamento deste estudo, as informações não vêm-se computadas na síntese de mercado consideradas no estudo.

^{viii} MERCADO BRASILEIRO DE OLS. Tabela suplementar. **Revista Tecnológica**, São Paulo, p.78, publicação nº 223, junho 2014; MERCADO BRASILEIRO DE OLS. Tabela suplementar. **Revista Tecnológica**, São Paulo, p.80, publicação nº 225, agosto 2014; XX FORUM INTERNACIONAL DE SUPPLY-CHAIN & EXPO LOGÍSTICA, 2014, Rio de Janeiro; Armstrong & Associates. Global 3PL Market Size Estimate. Disponível em: <http://www.3plogistics.com/3plmarketglobal.htm>. Acesso em: 12/11/2014; Programa de entrevistas KPMG.

^{ix} Número Instituto de Logística e Supply-Chain (ILOS) referente a 2013; Câmbio para conversão USD / BRL: 2,09 média ano 2013 (BACEN). Quantidade de empresas calculada com base na média de faturamento por empresa da amostra KPMG: R\$ 278,6 milhões

^x PIB brasileiro em reais a preços correntes de mercado referente ao ano de 2013: R\$ 4.844.815.076.000,00. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) *apud* Sistema Gerenciador de Séries Temporais (SGS). Produto Interno Bruto (PIB em R\$ correntes). Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/sgspub/localizarseries/localizarSeries.do?method=prepararTelaLocalizarSeries>. Acesso em: 07/01/2015.

^{xi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 10, deste trabalho.

^{xii} Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Industrial Anual (PIA)**. 2012. Estrutura da receita das empresas industriais com 30 ou mais pessoas ocupadas segundo as divisões, os grupos e as classes de atividades. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/empresas/2012/defaulttabpdf.shtm>.

Acesso em: 12/01/2015.

^{xiii} Dados das outras indústrias que não OLs referentes a 2012. “Serviços de transporte rodoviário de passageiros” é um sub-segmento do setor de transportes e serviços auxiliares. CNAEs OLs: 49.30-2, 52.11-7, 52.50-8, 52.12-5. Cada segmento de serviços corresponde a um agregado de diversas CNAEs.

^{xiv} Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Anual de Serviços (PAS)**. 2012.

Disponível em:

http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/pas2012/defaulttabzip_xls_2012.shtm. Acesso em: 12/01/2015.

^{xv} Dados das outras indústrias que não OLs referentes a 2012. “Serviços de transporte rodoviário de passageiros” é um sub-segmento do setor de transportes e serviços auxiliares. CNAEs OLs: 49.30-2, 52.11-7, 52.50-8, 52.12-5. Cada segmento de serviços corresponde a um agregado de diversas CNAEs.

^{xvi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 6, deste trabalho.

^{xvii} Alíquota variável conforme a legislação de cada Município.

^{xviii} Alíquota variável de acordo com o estado.

^{xix} Possui alíquota variável de 0,65% a 1,65% sobre o total das receitas, com exceção de empresas aderentes ao SIMPLES – regime tributário diferenciado aplicável às microempresas e empresas de pequeno porte.

^{xx} Alíquota de 3% sobre faturamento bruto.

^{xxi} Alíquota de 9% para as pessoas jurídicas em geral, e de 15%, no caso das pessoas jurídicas consideradas instituições financeiras, de seguros privados e de capitalização.

- ^{xxii} Alíquota varia de 1,0% a 1,5%, dependendo da atividade da empresa prestadora de serviço.
- ^{xxiii} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 10, deste trabalho.
- ^{xxiv} Tributos: ISS, ICMS, PIS, COFINS, ISS e CSLL. Não considerados nestes gráficos: IRRF e encargos trabalhistas
- ^{xxv} Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Industrial Anual (PIA)**. 2012. Estrutura da receita das empresas industriais com 30 ou mais pessoas ocupadas segundo as divisões, os grupos e as classes de atividades. Disponível em:
<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/empresas/2012/defaulttabpdf.shtm>. Acesso em: 12/01/2015.
- ^{xxvi} Dados das outras indústrias que não OLS referentes a 2012. “Serviços de transporte rodoviário de passageiros” é um sub-segmento do setor de transportes e serviços auxiliares. CNAEs OLS: 49.30-2, 52.11-7, 52.50-8, 52.12-5. Cada segmento de serviços corresponde a um agregado de diversas CNAEs.
- ^{xxvii} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 7, deste trabalho.
- ^{xxviii} Por funcionários terceirizados entende-se funcionários contratados pelas empresas OLS para funções como serviços de limpeza, segurança patrimonial, manutenção predial, contratos de transporte, contratos de equipamentos, dentre outros afins.
- ^{xxix} Por empregos indiretos, entende-se empregos em segmentos periféricos, tanto de fornecedores de primeiro nível na cadeia (*1st tier*) como, por exemplo, empresas transportadoras subcontratadas quanto os fornecedores destes fornecedores (empresas dentro do elo *2nd tier*) como, por exemplo, fornecedores de peças automotivas, pneus, serviços de reparos para caminhões etc.
- ^{xxx} RESENDE, Paulo, Ph.D. Estimativa de empregos indiretos gerados na indústria de OLS no Brasil. São Paulo, 19/11/2014 Reunião de trabalho; Programa de entrevistas KPMG.
- ^{xxxi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 10, deste trabalho.
- ^{xxxii} Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Industrial Anual (PIA)**. 2012. Estrutura da receita das empresas industriais com 30 ou mais pessoas ocupadas segundo as divisões, os grupos e as classes de atividades. Disponível em:
<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/industria/pia/empresas/2012/defaulttabpdf.shtm>. Acesso em: 12/01/2015.
- ^{xxxiii} Dados das outras indústrias que não OLS referentes a 2012. “Serviços de transporte rodoviário de passageiros” é um sub-segmento do setor de transportes e serviços auxiliares. CNAEs OLS: 49.30-2, 52.11-7, 52.50-8, 52.12-5. Cada segmento de serviços corresponde a um agregado de diversas CNAEs.
- ^{xxxiv} Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Anual de Serviços (PAS)**. 2012. Disponível em:
http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/comercioeservico/pas/pas2012/defaulttabzip_xls_2012.shtm. Acesso em: 12/01/2015.
- ^{xxxv} Dados das outras indústrias que não OLS referentes a 2012. “Serviços de transporte rodoviário de passageiros” é um sub-segmento do setor de transportes e serviços auxiliares. CNAEs OLS: 49.30-2, 52.11-7, 52.50-8, 52.12-5. Cada segmento de serviços corresponde a um agregado de diversas CNAEs.
- ^{xxxvi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 8, deste trabalho.
- ^{xxxvii} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 10, deste trabalho.
- ^{xxxviii} Dado de OLS considera apenas números de empresas que declararam investimentos nos próximos 3 anos; Outros investimentos inclui: investimentos em sistemas de gestão de risco (software e hardware), treinamentos e capacitação de pessoal e equipamentos de movimentação de carga
- ^{xxxix} BNDES: Perspectivas do Investimento, outubro 2013; PIA _ IBGE , 2012: Receita das empresas industriais com 30 ou mais pessoas ocupadas, segundo as divisões, os grupos e as classes de atividades - Brasil - 2012; Automotivo: ANFAVEA.
- ^{xl} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 1, Capítulo 9, deste trabalho.
- ^{xli} LANGLEY, John Jr., Ph.D., CAPGEMINI CONSULTING, *2014 18th Annual Third-Party Logistics Study*, EYE FOR TRANSPORT, 2014
- ^{xlii} RESENDE, Paulo, Ph.D. Estimativas de redução do custo logístico para o cenário brasileiro. Publicação eletrônica. [mensagem pessoal] mensagem recebida por marcelshimabukuro@kpmg.com.br em 04/12/2014.
- ^{xliii} Média das fontes consideradas neste estudo
- ^{xliv} PIB brasileiro em reais a preços correntes de mercado referente ao ano de 2013: R\$ 4.844.815.076.000,00. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) *apud* Sistema Gerenciador de Séries Temporais (SGS). Produto Interno Bruto (PIB em R\$ correntes). Disponível em:
<https://www3.bcb.gov.br/sgs/pub/localizarseries/localizarSeries.do?method=prepararTelaLocalizarSeries>. Acesso em: 07/01/2015.
- ^{xlv} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 2, deste trabalho.
- ^{xlvi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 2, Capítulo 2, deste trabalho.

^{xlvi} Este tema é tratado, na íntegra, no 1º Volume, Seção 2, Capítulo 1, deste trabalho.

^{xlviii} Ainda que um OL possa prestar os serviços de transportes em quaisquer de seus modais, destacou-se, aqui, apenas o rodoviário, tendo em vista a sua predominância fática na matriz de transportes brasileira.

^{xliv} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 1 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

ⁱ MACOHIN, Gilmar Amilton; TABOADA, Carlos Manoel Rodrigues. *Estabelecimento das competências de operadores logísticos da região sul do Brasil*, p. 10. Disponível em:

<http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/495_20090340_enegeestabelecimento_das_competencias_de_operadores_logisticos.pdf>. Acesso em: 29. jul. 2014.

ⁱⁱ MACOHIN, Gilmar Amilton; TABOADA, Carlos Manoel Rodrigues. *Estabelecimento das competências de operadores logísticos da região sul do Brasil*, p. 10. Disponível em:

<http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/495_20090340_enegeestabelecimento_das_competencias_de_operadores_logisticos.pdf>. Acesso em: 29. jul. 2014.

ⁱⁱⁱ MACOHIN, Gilmar Amilton; TABOADA, Carlos Manoel Rodrigues; MARQUES, Cícero Fernandes. *Determinação das competências do operador logístico*, p. 01. Disponível em: <http://www.aedb.br/anais-seget07/arquivos/lg/1158_determinacao.PDF>. Acesso em: 29. jul. 2014.

ⁱⁱⁱⁱ Quando nos referidos às definições de operador logístico, utilizamo-nos, propositadamente, da expressão *noção de operador logístico*, e não de *conceito de operador logístico*. Isso porque, como se denota ao longo do presente trabalho, há diversas interpretações a respeito do tema, cada qual com as suas peculiaridades e relevâncias. Enquanto o *conceito* seria *atemporal*, a *noção* seria particularizável, com base em definições específicas adotadas em casos concretos. Cf., a respeito do tema, GRAU, Eros. *A ordem econômica na Constituição de 1988 (interpretação e crítica)*. 15. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2012, p. 129-130.

^{lv} Art. 1º, parágrafo único, do Estatuto Social da ABOL. Disponível em:

<http://abolbrasil.org.br/pdf/Anexo_II_a_Atta_Geral_de_Constituicao_-_Estatuto_Social_ABOL.pdf>. Acesso em: 09. nov. 2014.

^{lv} Internacionalmente, também há associações representativas dos operadores logísticos. É o caso, exemplificativamente, da *Organización Empresarial de Logística y Transporte* (“Uno”), localizada na Espanha, e da *Cámara Espresária de Operadores Logísticos* (“CEDOL”), sediada na Argentina. Ambas adotam noções bastante próximas para a figura, nos seguintes termos:

(i) para a UNO, os operadores logísticos são “*aquellas empresas que diseñan, organizan, gestionan y controlan los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, ensamblaje, empaquetado final, ínter modalidad, distribución capilar, movilidad urbana), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos. El operador logístico y de Transporte responde ante su cliente de los servicios acordados y es su interlocutor directo*” (Disponível em: <<http://www.unologistica.org/uno/mision/>>. Acesso em: 02. jan. 2015).

(ii) para a CEDOL, os operadores logísticos são “*aquellas empresas cuya principal actividad es diseñar, implementar, gerenciar, ejecutar y controlar los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, almacenaje, distribución, transporte e incluso algunas actividades de terminación del proceso productivo), empleando para ello recursos humanos y físicos, tecnologías, medios de transporte y sistemas de información, propios o de terceros, a efectos de llegar al cliente final con los niveles de servicio acordados y al mejor costo compatible, respondiendo ante su cliente por las prestaciones brindadas como su interlocutor directo*” (disponível em: <<http://www.cedol.org.ar/camara-de-operadores-logisticos.html>>. Acesso em: 02. jan. 2015).

^{lvi} MARCHETTI, Dalmo dos Santos; DALTO, Edson José. Logística de cargas. In: BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Perspectivas do investimento 2015-2018 e panoramas setoriais*. Rio de Janeiro: 2014, p. 121. Disponível em:

<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2842/5/Perspectivas%20do%20investimento%202015-2018%20e%20panoramas%20setoriais_BD.pdf>. Acesso em: 07. jan. 2015.

^{lvii} FLEURY, Paulo Fernando. Vantagens competitivas e estratégicas do uso de operadores logísticos. In: FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati (org.). *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000, p. 133.

^{lviii} A mesma situação é verificada, exemplificativamente, na Argentina. Tal como no Brasil, as atividades desenvolvidas pelos operadores logísticos não estão sistematizadas em um ato normativo específico, mas esparsas em diversas legislações que regulamentam o transporte, em seus diferentes, modais, a armazenagem e a gestão de estoque. Cf., a respeito do tema, CEDOL. *Marco jurídico de las operaciones logísticas*, 2011, p. 26-30.

^{lix} Nos termos da Lei 11.442, há a definição da empresa de transporte rodoviário de cargas (“ETC”), caracterizada como a “pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal” (art. 2º, II).

^{lx} Dentre os principais aspectos relativos ao contrato de depósito, o depositário é obrigado a ter na guarda e conservação da coisa depositada o cuidado e diligência que costuma com o que lhe pertence, bem como a restituí-la, com todos os frutos e acrescidos, quando o exija o depositante (art. 629). Ainda que o contrato fixe prazo à restituição, o depositário entregará o depósito logo que se lhe exija, salvo se tiver o direito de retenção, se o objeto for judicialmente embargado, se sobre ele pender execução, notificada ao depositário, ou se houver motivo razoável de suspeitar que a coisa foi dolosamente obtida (art. 633).

O depositário poderá reter o depósito até que se lhe pague a retribuição devida, o líquido valor das despesas, ou dos prejuízos a que se refere o artigo anterior, provando imediatamente esses prejuízos ou essas despesas (art. 644). Se essas dívidas, despesas ou prejuízos não forem provados suficientemente, ou forem ilíquidos, o depositário poderá exigir caução idônea do depositante ou, na falta desta, a remoção da coisa para o Depósito Público, até que se liquidem (art. 644, parágrafo único).

^{lxi} Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem (art. 744). O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento (art. 744, parágrafo único).

Em caso de informação inexata ou falsa descrição no documento a que se refere o artigo antecedente, será o transportador indenizado pelo prejuízo que sofrer, devendo a ação respectiva ser ajuizada no prazo de cento e vinte dias, a contar daquele ato, sob pena de decadência (art. 745).

^{lxii} “É lícito às partes estipular contratos atípicos, observadas as normas gerais fixadas neste Código” (art. 425 do Código Civil).

^{lxiii} “Os empresários dedicados à exploração da atividade de armazém geral disponibilizarão a qualquer interessado, gratuitamente, seu regulamento e a tabela de preços, em impressos e em seu sítio na rede mundial de computadores” (art. 400 do Projeto de Lei 1.572/2011).

^{lxiv} “O transportador, no transporte de carga, é responsável: I - pela execução, direta ou indireta, dos serviços de transporte da carga, do local em que as receber até a sua entrega no destino; II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria à carga sob sua custódia e III - havendo prazo de entrega indicado no título, pelos danos decorrentes de atraso” (art. 411 do Projeto de Lei 1.572/2011).

^{lxv} “O contrato de fretamento pode ter por objeto toda a embarcação, ou apenas parte dela, e abranger uma ou mais viagens” (art. 422 do Projeto de Lei 1.572/2011).

^{lxvi} Outro exemplo também pode ser citado em relação à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (“ECT”). Tanto o Decreto-Lei 509, de 20 de março de 1969, que dispõe sobre a sua criação, quanto o Decreto 8.016, de 17 de maio de 2013, que aprova o seu Estatuto Social, estabelecem que a ECT poderá desenvolver serviços postais de logística integrada (respectivamente, art. 2º, III, “a” e art. 4º, II). Contudo, tais diplomas normativos não trazem uma noção específico sobre o que seria *logística integrada*, limitando-se a fazer a mera referência à expressão.

^{lxvii} Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4963/Multimodal.html>>. Acesso em: 28. jul. 2014.

^{lxviii} Rel. Des. Cruz Macedo. Julgado em 22. jun. 2010.

^{lxix} MARCHETTI, Dalmo dos Santos; DALTO, Edson José. Logística de cargas. In: BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Perspectivas do investimento 2015-2018 e panoramas setoriais*. Rio de Janeiro: 2014, p. 121. Disponível em:

<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2842/5/Perspectivas%20do%20investimento%202015-2018%20e%20panoramas%20setoriais_BD.pdf>. Acesso em: 07. jan. 2015.

^{lxx} Brasil. ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Entraves burocráticos, exigências legais e tributárias do transporte multimodal*. Brasília, 2011, p. 94.

^{lxxi} De acordo com a Lei 6.360, de 23 de setembro de 1976, as empresas que importem, distribuam ou transportem medicamentos, insumos farmacêuticos e correlatos, bem como os produtos de higiene, cosméticos, perfumes, saneantes domissanitários, produtos destinados à correção estética devem ser autorizadas pelo Ministério da Saúde e seus respectivos estabelecimentos devem ser licenciados pelo órgão sanitário da unidade federativa em que se localizem.

^{lxxii} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 2 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{lxxiii} Disponível em: <<http://abolbrasil.org.br/abol/>>. Acesso em: 05. jan. 2015.

^{lxxiv} Cf., a respeito do tema, VIEIRA FILHO, Carlos Cesar Meireles. *Evolução e futuro dos Operadores Logísticos*. Disponível em: <<http://www.tecnologistica.com.br/artigos/evolucao-e-futuro-dos-operadores-logisticos/>>. Acesso em: 07. jan. 2015.

^{lxxxv} Note-se que análise semelhante, relativa às atividades desenvolvidas pelos 4PLs, também já foi realizada no plano internacional. Laurence Saglietto tentou responder à seguinte questão: “*Can we then turn to the institutional economic nomenclatures, such as Classification of French Activities (NAF Rev2) or the North American Industry Classification System (NAICS - 2007) to get more details on the business of LSPs and to link nomenclatures and LSP classifications and thus identify the community of the 4PLs?*”. Seu estudo passou por “[a] quantitative survey of the codes in industry classification systems. The aim of the study is to identify the primary and secondary activities of LSPs using the following classifications: NAF Rév2 in France (NACE in Europe). An activity classification provides an understanding of how a country classifies its industrial activities. An industrial activity starts with an initial input (raw materials, half-finished products) and, by applying a particular technique, provides a given output (product). To begin with, the firms' activities are listed at their most detailed level. They are then evaluated, and the primary activities are grouped together according under the appropriate industrial classification. This study allows us to relate the different levels of LSP to activities codes in order to answer the following question: are there any industrial activity codes that can identify the 4PLs?”.

A pesquisa chegou à conclusão de que, com base na *Classification of French Activities (NAF)*, as seguintes classificações de atividades seriam representativas dos 4PLs: (i) *warehousing and storage (5210B)*; (ii) *customs and transport brokerage (5229B)*; (iii) *computer system consulting (6202A)*; (iv) *managing consulting without production activities (7010Z)*; (v) *managing consulting with production activity (7022Z)*; (vi) *technical engineering (7112B)*; (vii) *codifier (8299Z)* (Towards a Classification of Fourth Party Logistics (4PL). *Universal Journal of Industrial and Business Management* 1(3): p. 107-110, 2013).

^{lxxxvi} Ainda que um OL possa prestar os serviços de transportes em quaisquer de seus modais, destacou-se, aqui, apenas o rodoviário, tendo em vista a sua predominância fática na matriz de transportes brasileira.

^{lxxxvii} Cf., a respeito do tema, VIEIRA FILHO, Carlos Cesar; GUEDES, Paulo. Pacto nacional pela multimodalidade. In: *Revista Tecnológica*, abr./2014.

^{lxxxviii} Cf., para maiores informações a respeito do tema, o tópico “Aspectos de contribuições sociais” abaixo.

^{lxxxix} Vale destacar que foi publicada a Medida Provisória 669, de 26 de fevereiro de 2015 (“MP 669”), tratando de diversas matérias tributárias, dentre as quais a majoração das alíquotas da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) e inclusão da possibilidade de opção pelo regime substitutivo. Ocorre que, em 03/03/2015, em sessão plenária no Senado, o Presidente da Casa utilizou-se de sua prerrogativa, prevista no art. 48, XI, do Regimento Interno do Senado Federal, para devolver a MP 669 de 2015, sem submetê-la à apreciação dos senadores. Tal ato foi publicado na data de 05/03/2015 no Diário Oficial da União, anulando, por completo as disposições trazidas pela referida Medida Provisória.

A medida provisória está prevista no art. 62 da Constituição Federal e, embora tenha força imediata de lei, não é verdadeiramente uma lei em sentido formal, uma vez que não há processo legislativo prévio à sua formação. Para que uma medida provisória seja convertida em lei, ela precisa ser votada no Congresso Federal no prazo de 60 dias – prorrogável por mais 60 dias. Passado o prazo sem que ocorra sua conversão em lei, a medida provisória perde seu efeito.

A análise de admissibilidade de medida provisória é uma competência do Congresso Nacional (art. 62 “caput” e § 5º da CF). Dessa forma, caso se entenda que a MP 669 não atende aos pressupostos constitucionais, ela pode ser devolvida imediatamente à Presidência da República, sem submeter este ato à votação dos parlamentares.

A devolução de medida provisória pela Presidência do Congresso Nacional é expediente raro, poucas vezes utilizado desde a vigência da Constituição Federal de 1988. Com a devolução, a MP 669 não será mais apreciada pelo Congresso Nacional.

Ademais, a força de lei que caracterizava a medida provisória não mais permanece, uma vez que a devolução foi formalizada por meio de publicação no Diário Oficial da União do dia 05/03/2015.

Com a publicação da devolução, inicia-se agora a contagem de prazo de 60 dias para que o Congresso edite Decreto Legislativo, disciplinando as relações jurídicas estabelecidas durante o curto prazo de vigência da MP (art. 62, §§ 3º e 11, da CF).

Paralelamente a este cenário, foi divulgado pela imprensa que o Poder Executivo apresentará Projeto de Lei nos mesmos termos da MP 669/2015, o qual já teria sido assinado pela Presidência da República e deve tramitar em regime de urgência, isto é, com prioridade de apreciação em relação às demais matérias em trâmite no Congresso.

O Projeto de Lei do Poder Executivo dotado de urgência (art. 64, §§ 1º e 2º) dispensa certas exigências, interstícios ou formalidades regimentais e começará a tramitar na Câmara dos Deputados. Ele será analisado nas Comissões (designadas em despacho inicial), com votação final pelo Plenário. Em cada arena de votação, o projeto será aprovado por maioria de votos, presente a maioria absoluta.

Após 45 dias de sua apresentação, o Projeto de Lei passará a trancar a pauta do Plenário, com prioridade sobre os demais projetos, mesmo que as Comissões não tenham concluído suas votações.

Uma vez votado na Câmara, o Projeto de Lei será enviado ao Senado Federal, onde tramitará de forma semelhante, isto é, com análise pelas Comissões e pelo Plenário. Também trancará a pauta do Plenário após 45 dias de seu recebimento pela Câmara. Caso o Senado altere o texto, o Projeto de Lei retornará à Câmara para análise destas alterações, antes de seguir à sanção da Presidente da República.

É de se destacar, ainda, que diversos parlamentares das duas Casas já manifestaram descontentamento com o mérito da MP 669, o que sinaliza árduo esforço para aprovação do mencionado projeto de lei.

Na data de fechamento do presente trabalho (16/03/2015), este é o cenário em relação à MP 669.

^{lxxx} Entendimentos prolatados em reunião na sede da CONCLA/IBGE, no Município do Rio de Janeiro, na data de 13 de janeiro de 2015, bem como em reunião com a Coordenação da Subcomissão Técnica para a CNAE-Subclasse, da Receita Federal do Brasil, realizada em 10 de fevereiro de 2015.

^{lxxx} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, nos Capítulos 3 e 4 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{lxxxii} Ressalta-se que as linhas da presente tabela não apresentam, necessariamente, correlação entre si.

^{lxxxiii} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 5 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{lxxxiv} ARE 713.211 RG / MG – Minas Gerais. Repercussão Geral no Recurso Extraordinário com Agravo. Rel. Min. Luiz Fux. Julgamento: 15. mai. 2014.

^{lxxxv} Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=267100>>. Acesso em: 08. jan. 2015.

^{lxxxvi} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 6 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{lxxxvii} O legislador optou, em que pese o inciso fazer alusão às CNAE 52.12-5 e 52.31-1, por restringir a exigência da contribuição previdenciária sobre a receita bruta somente para aqueles que desenvolvam as atividades de carga, descarga e armazenagem de contêineres dentro de portos organizados. Essa interpretação foi recentemente confirmada pela Solução de Consulta COSIT 334/2014, que tratou especificamente dessa questão: “Pela leitura do dispositivo, pode-se notar que a condição de incidência prevista no inciso XIII, além do enquadramento na classe da CNAE, está relacionada também à operação realizada pela empresa, ou seja, está relacionada também à atividade que a empresa desempenha. Assim, para verificar se uma empresa está enquadrada na hipótese prevista no inciso XIII, não basta considerar apenas a classificação de sua atividade na CNAE, é preciso verificar também a natureza da atividade desempenhada. [...] pode-se concluir com segurança que, para uma empresa atender à condição imposta pelo inciso XIII do § 3º do art. 8º da Lei nº 12.546, de 2011, não basta apenas que a sua atividade principal esteja enquadrada nas classes 5212-5 ou 5231-1 da CNAE, essa empresa deverá também realizar operações de carga, descarga e armazenagem de contêineres em portos organizados”. Portanto, segundo a disposição atual do inciso XIII do §3º do art. 8º da Lei nº 12.546/2011, somente estarão enquadrados os contribuintes que exercerem as atividades de carga e descarga e de armazenagem de contêineres, enquadradas nas CNAE 52.12-5 e 52.31-1, dentro de portos organizados.

^{lxxxviii} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 7 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{lxxxix} O transportador também é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

^{xc} “Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de: [...] responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada” (art. 20, “m”, do Decreto-Lei 73/1966).

^{xci} “As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado que se incumbirem do transporte de carga, são obrigadas a contratar seguro de responsabilidade civil em garantia das perdas e danos sobrevindos à carga que lhes tenha sido confiada para transporte, contra conhecimento ou nota de embarque” (art. 10 do Decreto 61.867/1967).

^{xcii} Considerando que os Estados e Municípios têm competência concorrente para legislar sobre a matéria, ressaltamos a necessidade de se analisar, caso a caso, os eventuais seguros obrigatórios da localidade do transporte e/ou armazenagem das mercadorias e produtos.

^{xciii} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 8 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{xciv} A Política Nacional de Mudanças Climáticas (Lei Federal 12.187/2009 – “PNMC”, já mencionada acima), prevê a criação de instrumentos capazes de conferir eficácia aos princípios e diretrizes estabelecidos em tal norma, como por exemplo: (i) mecanismos financeiros e econômicos, no âmbito nacional, referentes à mitigação e à adaptação à mudança do clima; (ii) utilização de indicadores de

sustentabilidade; (iii) estímulo ao desenvolvimento do Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (“MBRE”); (iv) criação de metas de redução de emissões.

De todo modo, a despeito de ainda estarem pendentes de regulamentação os mecanismos e medidas a serem utilizados para minimizar as emissões de gases de efeito estufa, bem como a criação dos instrumentos previstos na legislação, verifica-se que as empresas e organizações têm realizado medidas voluntárias para atendimento da PNMC, e que o MBRE tem se desenvolvido.

O *GHG Protocol* é uma ferramenta utilizada para entender, quantificar e gerenciar emissões de Gases de Efeito Estufa (“GEE”). Essa ferramenta foi desenvolvida nos Estados Unidos, em 1998, pelo *World Resources Institute* (“WRI”), uma organização de pesquisa global. Atualmente, o *GHG Protocol* é o método mais usado mundialmente pelas empresas e governos para a realização de inventários de GEE, uma vez que possibilita o oferecimento de uma estrutura para contabilização de GEE, neutralidade em termos de políticas ou programas e se baseia em um amplo processo de consulta pública.

Há, ainda, o Carbon Disclosure Project (“CDP”), organização empresarial não governamental sem fins lucrativos que detém uma das maiores bases de dados mundiais sobre a gestão empresarial do risco das alterações climáticas. A organização foi criada no ano 2000 para recolher e difundir informação qualificada sobre emissões atmosféricas para investidores, empresas e governos, sendo assim uma iniciativa do setor financeiro relativa à mitigação das mudanças climáticas e voltada à criação de conexão entre acionistas e empresas focadas em oportunidades de negócios decorrentes do aquecimento global.

A obtenção de dados relativos às emissões de GEE se dá por meio de respostas apresentadas pelas empresas interessadas no âmbito de um questionário formulado por investidores institucionais e endereçado às empresas listadas nas principais bolsas de valores do mundo, visando obter e divulgar informações sobre as políticas de mudanças climáticas adotadas pelos setores empresariais.

Ademais, existe o Índice Bovespa de Sustentabilidade Empresarial (“ISE”) e Índice Carbono Eficiente (“ICO2”). De acordo com o que estabelece a PNMC, o MBRE será operacionalizado em bolsas de mercadorias e futuros, bolsas de valores e entidades de balcão organizado, autorizadas pela Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”), onde se dará a negociação de títulos mobiliários representativos de emissões de gases de efeito estufa evitadas e certificadas. Quanto a isso, no âmbito da América Latina, o Índice de Sustentabilidade Empresarial (“ISE”) busca criar um ambiente de investimento compatível com as demandas de desenvolvimento sustentável da sociedade contemporânea e estimular a responsabilidade ética das corporações.

Por fim, também é interessante mencionar que com o intuito de impulsionar uma economia de baixo carbono, a BM&FBOVESPA e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”), em uma iniciativa conjunta desenvolveram o ICO2. Para ponderação das ações das empresas componentes, o ICO2 leva em consideração o seu grau de eficiência de emissões de GEE, além do total de ações em circulação de cada uma delas.

O principal objetivo do ICO2 é incentivar as empresas emissoras das ações mais negociadas na BM&FBOVESPA a aferir, divulgar e monitorar suas emissões de GEE, e igualmente prover o mercado com um indicador cujo desempenho será resultante de um portfólio balizado por fatores que incorporam, inclusive, questões relacionadas às mudanças climáticas.

Para o setor de transporte, como o maior impacto está no consumo de combustíveis fósseis e a emissão de dióxido de carbono (CO₂), é interessante que por meio de medidas para a redução e controle das emissões desses e de outros GEE as empresas que desenvolvem estas atividades possam se destacar no mercado de investimento, sendo objeto de maior interesse por parte dos investidores.

Finalmente, há o *Global Reporting Initiative* (“GRI”), organização internacional sem fins lucrativos, formalmente fundada em 2002, com a missão de tornar uma medida padrão a elaboração de relatórios de sustentabilidade por todas as empresas e organizações. O seu formato é um sistema de comunicação que fornece métricas e métodos para medir e relatar os impactos e desempenhos relacionados à sustentabilidade, para que as empresas e organizações possuam e possam contribuir para o desenvolvimento sustentável.

Observa-se que um relatório de sustentabilidade é um compilado de informações que divulga o desempenho econômico, ambiental, social e de governança da empresa ou organização relatora. Portanto, o GRI é uma plataforma capaz de comunicar os impactos de sustentabilidade positivos e negativos, bem como serve para obter informações que podem influenciar na política, estratégia e nas operações da empresa de uma forma contínua.

^{xcv} Os assuntos aqui tratados estão inseridos, na sua integralidade, no Capítulo 9 do “Volume 2: Marco Regulatório e Análise Jurídica” do presente trabalho.

^{xcvi} Instituto Brasileiro de Economia (IBRE FGV) Brasil. Índices gerais de preços - IGP. Disponível em: <<http://portalibre.fgv.br/main.jsp?lumChannelId=402880811D8E34B9011D92B6B6420E96>>. Acesso em 20. nov. 2014.

^{xcvii} Instituto Brasileiro de Economia (IBRE FGV) Brasil. Índices gerais de preços - INCC. Disponível em: <<http://portalibre.fgv.br/main.jsp?lumChannelId=402880811D8E34B9011D92B7684C11DF>>. Acesso em 20. nov. 2014.

^{xcviii} Teleco Brasil. Índice de Serviços de Telecomunicações (IST). Disponível em: <<http://www.teleco.com.br/tarifafixo2.asp>>. Acesso em 08. dez. 2014.

^{xcix} Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP). Reajuste de Tarifas. Disponível em: <<http://www.sabesp.com.br/CalandraWeb/CalandraRedirect/?temp=4&proj=investidoresnovo&pub=T&db=&docid=9AA0FF2088FBF0A8832570DF006DE413&docidPai=AB82F8DBCD12AE488325768C0052105E&pai=filho10>>. Acesso em 08. dez. 2014.

^c Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A. (AES Eletropaulo) Brasil. Entenda mais sobre reajuste tarifário. Disponível em: <<https://www.aeseletropaulo.com.br/imprensa/nossos-releases/conteudo/entenda-mais-sobre-reajuste-tar%C3%ADf%C3%A1rio>>. Acesso em: 05. dez. 2014.

^{ci} Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). *Síntese dos preços praticados – Mensal (Resumo II)*. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/preco/prc/resumo_mensal_index.asp>. Acesso em: 27. nov. 2014.

Contate-nos

KPMG:

Augusto Sales

Global Strategy Group (GSG)

T: +55 21 3515-9443

E: asales@kpmg.com.br

Marcio Ikemori

Supply Chain Management

T +55 11 2377-4366

E mikemori@kpmg.com.br

Carlo Eduardo Itani

Supply Chain Management

T +55 11 2377-4159

E citani@kpmg.com.br

Fabio Cavalheiro

Global Strategy Group (GSG)

T +55 11 3245-826

E fcavalheiro@kpmg.com.br

www.kpmg.com

Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr., e Quiroga Advogados:

Bruno Werneck

Prática de Infraestrutura

T +55 11 3147-7781

E bwerneck@mattosfilho.com.br

Mário Saadi

Prática de Infraestrutura

T +55 11 3147-2554

E mario.saadi@mattosfilho.com.br

www.mattosfilho.com.br

© 2015 KPMG Transaction and Forensic Services Ltda., uma sociedade simples brasileira, de responsabilidade limitada, e firma-membro da rede KPMG de firmas-membro independentes e afiliadas à KPMG International Cooperative (“KPMG International”), uma entidade suíça. Todos os direitos reservados. Impresso no Brasil.