

Quando a logística tira férias: por que o Brasil desacelera entre 20 de dezembro e 5 de janeiro

Black Friday e Natal explodem o volume de entregas; depois do dia 20, transportadoras entram em recesso parcial e expõem a necessidade de planejamento antecipado

O fim de ano brasileiro tem um comportamento logístico próprio, que não aparece nas estatísticas oficiais, mas é perfeitamente reconhecido por quem vive o dia a dia do transporte rodoviário de cargas. Depois de semanas de operação no limite, impulsionadas pela Black Friday e pelas compras de Natal, a cadeia logística entra em marcha lenta entre 20 de dezembro e 5 de janeiro.



Mas essa atividade não se distribui de forma linear ao longo do mês. “A alta temporada logística termina antes do Natal. Depois do dia 20, o Brasil entra em uma espécie de recesso operacional: motoristas entram em férias, muitas empresas adotam férias coletivas e as rotas longas ficam muito mais restritas”, explica Célio Martins, gerente de novos negócios da Transvias. Segundo ele, o efeito é tão consistente que embarcadores experientes tratam a janela entre 20/12 e 05/01 como um período de risco para qualquer operação que dependa de agilidade.

Dados regionais confirmam essa concentração. Em Minas Gerais, por exemplo, o volume de cargas fracionadas e encomendas no fim do ano já chegou a ficar cerca de 25% acima da média dos outros meses, de acordo com levantamento divulgado pelo setor. Em segmentos como o agronegócio, estudos do Cepea mostram que parte das empresas e transportadoras reduz o ritmo ou entra em recesso no final do ano, o que afeta até o escoamento de produtos como o milho.

Na prática, companhias que deixam para contratar frete na última hora convivem com três problemas combinados: menos oferta de caminhões, prazos maiores e fretes mais caros. Especialistas estimam que, em operações emergenciais de dezembro, o custo do transporte pode ficar até 30% acima do padrão de meses regulares, especialmente em entregas expressas e na chamada última milha, que já representa até 40% do custo logístico em períodos de pico.

É nesse ponto que entram os dados das plataformas de conexão entre embarcadores e transportadoras.

No Transvias, a gente vê o comportamento mudar claramente: o volume de consultas de frete em novembro foi 15,65% superior ao de dezembro. As consultas disparam a partir da Black Friday, atingem um auge na primeira quinzena de dezembro e depois caem de forma abrupta quando começa o recesso”, afirma Martins.

Além do volume, o perfil da demanda também muda.

“O que percebemos é que o B2B se antecipa. 62,6% das consultas de frete para indústrias, atacadistas e distribuidores se concentram antes do dia 15 de dezembro. Depois dessa data, o que aparece é muito mais emergência, complemento de estoque ou situações pontuais”, completa.

Ao mesmo tempo, o pano de fundo do setor é de forte expansão e sensibilidade à economia. De acordo com a Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE, o volume de transporte de cargas no Brasil está quase 40% acima do nível pré-pandemia, mostrando o quanto a logística se tornou mais relevante na economia brasileira. Em cenários assim, uma paralisação parcial de duas semanas pode ter impacto considerável na organização de estoques, fluxos de caixa e resultados do ano.

Para 2026, a expectativa do mercado é de continuidade do crescimento do e-commerce e de manutenção dessa “quebra” de fim de ano. Em vez de tentar lutar contra a realidade, a recomendação dos especialistas é simples: planejar o dezembro logístico como um projeto.

“Quem trata dezembro como um mês normal corre mais risco. O frete precisa ser pensado com antecedência, com rotas alternativas, redes de despacho em cidades médias e uso intensivo de dados. É isso que evita pagar mais caro e perder clientes por atraso”, resume Martins.

Quatro tendências de tecnologia para 2026

Felipe Almeida (*)

Disruptivo. Essa é a palavra que representa bem como foi e vem sendo o ano de 2025

Se ainda existiam dúvidas de que a IA viria para ficar, hoje, a cada dia que passa, seu uso faz parte da rotina das pessoas, desde assistentes virtuais até novas ferramentas integradas em diversos aparelhos. E, no mundo empresarial, essa transformação também não poderia ficar de fora.

Certamente, o que vemos até agora continuará em alta em 2026, uma vez que essas inovações têm um papel fundamental para gerar insights, revisar e analisar dados e, principalmente, gerar resultados. Ou seja, desde a IA até outras ferramentas que despontam a todo instante no mercado, o intuito é tornar as operações estratégicas.

É aquela velha história: o ser humano não será substituído. Cabe a nós o papel de utilizar a tecnologia como aliada e fazer seu uso eficiente, buscando otimizar processos e obter ganhos de eficiência. Nesse cenário, destaco aqui quatro tendências que terão força no próximo ano:

#1 Inteligência Artificial: a principal tendência que já é uma realidade. Como prova disso, segundo a McKinsey, em 2024, 72% das empresas do mundo já adotaram essa tecnologia. Esse resultado é um reflexo do quanto esse recurso já está intrínseco na rotina das pessoas, promovendo ganhos significativos. A expectativa é que sua presença nas organizações cresça ainda mais.

#2 Segurança dos dados: esse aspecto torna-se relevante considerando que vivemos a era do mundo digital. Nesse sentido, as operações têm sido migradas para o ambiente em nuvem, o que reforça a importância dos investimentos na proteção de dados e informações sensíveis.

#3 Cloud Computing: complementando o tópico anterior, o cloud, mesmo não sendo uma tecnologia nova, continuará crescendo. Segundo o Gartner, a expectativa é que essa movimentação atinja o patamar de US\$723,4 bilhões em 2025 e que, até o final de 2027, 90%

das empresas já tenham adotado soluções de nuvem para alguma necessidade de seus negócios.

#4 Conectividade: ficar sem sinal? Isso é coisa do passado. Desde a expansão da rede 5G para melhorar a comunicação em setores como o agronegócio, até a IoT, o que veremos daqui para frente é, cada vez mais, tudo conectado. Isso ajuda a dar maior precisão e controle sobre as operações.

Todas essas tendências não são consideradas novidades, pois já fazem parte do mercado. No entanto, mesmo diante da crescente transformação digital, quando falamos sobre tecnologia, ainda existem desafios a serem superados. Isso é, vivemos uma era em que somos bombardeados todos os dias por novos recursos, ferramentas e opções. E, em meio a este cenário, temos como obstáculo preparar as pessoas para utilizarem, de forma correta, o que está sendo disponibilizado.

Afinal, por mais revolucionária que seja uma tecnologia, ela ainda precisa do fator humano para guiá-la. Do contrário, são fornecidos resultados imprecisos que geram insights errados e não permitem que a empresa escale. Na prática, o fator principal que, sem dúvida, irá garantir o sucesso ou o fracasso dos negócios, continua sendo as pessoas.

Neste sentido, é importante prepará-las e capacitá-las, pois estamos em um caminho sem volta. Ter o apoio de equipes especializadas nessa abordagem — que ajudem desde o treinamento até a integração desses recursos nos softwares de gestão — é um auxílio importante para tornar a empresa mais eficiente e estruturada para a transformação.

Não devemos nos iludir: 2026 será um ano desafiador, desde o início, com a transição da Reforma Tributária, até o final com as eleições que impactam a cadeia operacional como um todo. Diante desse contexto de urgência, é fundamental que as organizações invistam em atualizações e acompanhem de perto as mudanças, buscando adquirir conhecimento. Afinal, o futuro não espera e, para muitos, já começou.

(*) Diretor comercial da ABC71.

Fundo da Marinha Mercante avança para financiar projetos ferroviários e portuários

Ministério de Portos e Aeroportos e setor logístico discutem critérios para ampliar investimentos integrados e fortalecer corredores de transporte.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou, nesta terça-feira (2), uma reunião para avançar na proposta de utilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários vinculados à operação portuária. O ministro Silvio Costa Filho destacou que a integração entre ferrovias e portos é fundamental para ampliar a competitividade logística do país.

O MPor apresentou as bases de um programa desenvolvido em parceria com o Ministério dos Transportes e o setor produtivo, que considera o potencial do FMM, atualmente voltado à navegação e à infraestrutura portuária, para financiar trechos ferroviários que atendam diretamente os portos ou corredores estratégicos. Com cerca de R\$ 24 bilhões em caixa, o fundo tem capacidade para apoiar obras de acesso e expansões que

reduzam custos e aumentem a eficiência operacional.

O ministro Silvio Costa Filho afirmou que o governo trabalha para apresentar, já em janeiro, um programa nacional de crédito voltado ao financiamento de ferrovias estratégicas para a operação portuária. “Estamos estruturando um grande programa de fortalecimento do financiamento ferroviário com apoio do Fundo da Marinha Mercante. Quando a ferrovia chega ao porto, ampliamos capacidade, reduzimos custos logísticos e fortalecemos todo o setor portuário do país”, disse.

O secretário nacional de Ferrovias, Leonardo Ribeiro, reforçou que a conexão entre os dois modais é decisiva para o sucesso da Política Nacional de Ferrovias e da nova carteira de leilões. Ele lembrou que o modal ferroviário é responsável por grande parte das exportações brasileiras, incluindo 95% do minério de ferro e 40% dos grãos agrícolas destinados aos portos.

Na reunião também foi discutida a criação de um mapa integrado que

correlacione ferrovias existentes, projetos em execução e expansões planejadas aos portos, contribuindo para a priorização técnica dos investimentos. Outro ponto tratado foi a ampliação da participação de bancos privados no financiamento, com objetivo de aumentar a oferta de crédito e acelerar a execução dos projetos.

O MPor reiterou que o FMM já contempla operações de infraestrutura portuária e aquaviária e que qualquer mudança para incluir projetos ferroviários depende de avaliação técnica e de deliberação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, além de decisão de alta governança do Governo Federal.

A agenda contou com a participação da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), da MoveInfra, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que contribuíram com análises e perspectivas do setor.

