

REVISTA

Logweb

Digital

I www.logweb.com.br I edição nº 22 I Setembro 2018



IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Logística Setorial

A Modern expande seus serviços logísticos integrados!

Mais cidades atendidas no país.

HWD

CONCEITO ONE-STOP-SHOP

Soluções logísticas de última geração, customizadas e desenvolvidas para atender a estratégia da sua empresa.



Transporte Terrestre



Armazenagem



Serviços Logísticos



Planejamento Estratégico

(11) 4063-9338 / (92) 3090-0403

WWW.MODERN.COM.BR

[f /MODERNLOGISTICS](#)

[in /COMPANY/MODERNLOGISTICS](#)

Dos implementos rodoviários à logística setorial

A indústria de implementos rodoviários passa por uma fase de recuperação, após um período de crise, a exemplo dos outros segmentos econômicos brasileiros.

Este é um dos assuntos tratados em nossa matéria de capa. E o leitor também vai ver que a greve dos caminhoneiros e a criação da nova tabela de fretes têm aumentado o interesse, por parte dos geradores de carga e outras empresas que contratam frete, pela aquisição de implementos rodoviários.

Ainda na mesma matéria, as expectativas com relação ao mercado futuro, os setores que mais têm investido nos implementos rodoviários e os que passaram a se interessar por estes equipamentos.

E, continuando a nossa sequência de matérias sobre a Logística Setorial, destacamos nesta Logweb Digital os setores de Plásticos, Siderurgia e Metalurgia, Químico e Petroquímico.

Nestas séries, representantes de Operadores Logísticos e transportadoras abordam, de um modo geral, as peculiaridades da logística nestes segmentos, bem como outros tópicos.

Estas são apenas algumas das matérias que integram esta edição. Aproveite e boa leitura.

Os editores

logística setorial

- 4 **Plásticos:** Movimento pela sustentabilidade tende a aumentar a demanda pela logística reversa
- 6 **Siderurgia e Metalurgia:** Logística envolve produtos pesados e de difícil manuseio
- 10 **Químico e Petroquímico:** Falta de investimentos impede a exploração de todo o potencial da cadeia logística

12 CAPA

Setor de implementos rodoviários mostra sinais de recuperação, inclusive com a adesão de novos usuários

17 investimento

KION South America apresenta braço financeiro e fortalece estratégia na América Latina

18 operações logísticas

Carvalima.....	7
Fronius.....	15
GKL	14
Modern Logistics	2ª Capa
Retrak	4ª Capa
Runtec	9
Sulista.....	13

REVISTA Logweb Digital

Edição nº 22 | Setembro 2018

Os artigos assinados e os anúncios não expressam, necessariamente, a opinião da revista.

Publicação, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda. Parte integrante do portal www.logweb.com.br

Redação, Publicidade, Circulação e Administração

Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí - SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

Diretor de Redação

Wanderley Gonelli Gonçalves
(MTB/SP 12068) Cel.: 11 94390.5640
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Carol Gonçalves (MTB/SP 59413)
redacao2@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur
valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)
admin2@logweb.com.br

Diretora Comercial

Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria.garcia@grupologweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes



Download do app



Google play



Download do app



[Portal.e.Revista.Logweb](#)

[logweb_editora](#)

@logweb_editora

Canal Logweb

Plásticos: Movimento pela sustentabilidade tende a aumentar a demanda pela logística reversa

IPor outro lado, o grande desafio sempre será a viabilidade financeira, ou seja, o segredo será atrair o apelo sustentável para aplicação do plástico onde realmente ele faz sentido em termos tecnológicos e acompanhar estudos e desenvolvimento para viabilizar a logística reversa desse setor.

O segmento de plásticos passa por mudanças tecnológicas constantes, seja nos tipos de produtos, seja nos processos de fabricação.

Transferindo esta constante para o segmento de logística, fica a dúvida: como o desenvolvimento da tecnologia tem influenciado na logística do setor? Que processos têm sido melhorados? Que soluções vêm sendo aplicadas? Qual a importância de inovar nos processos na cadeia logística deste segmento?

Na visão de Alexandre Witmann, analista de Marketing da Alfa Transportes EIRELI (Fone: 49 3561.5100), a tecnologia vem agregando para a qualidade final das embalagens e dos filmes técnicos. A logística para esse segmento ainda permanece com os mesmos desafios, uma vez que a armazenagem e o transporte precisam manter um controle de qualidade mais rigoroso, já que em sua maioria as embalagens condicionam alimentos.

Pelo seu lado, Herbert Thomazella Zaccatei, gerente de Desenvolvimento de Negócios da Multilog (Fone: 47 3341.3806), salienta que existe um desafio em alinhar a aplicação da tecnologia com o custo aloocado na cadeia logística de um produto de valor agregado baixo.

"Porém – diz Zaccatei –, o processo que teve maior impacto foi na gestão de risco e desvios no suprimento. Por se tratar de um

produto visado e de alta facilidade de aplicação, sistemas e procedimentos de controle e tracking foram aplicados para gerir a logística desse segmento. A inovação vem do desafio de estar alinhado e evitar perdas, e seu maior impacto é não parar a cadeia de suprimento em um mercado de retomada."

Para João Daniel de Freitas Neto, supervisor de Projetos da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200), como em outros segmentos, o que há é a implantação de melhorias operacionais e tecnológicas, que agreguem melhorias e redução de custos. Bons controles e rastreabilidade com informação em tempo real são requisitos importantes também na logística do setor de plásticos, segmento que atende uma gama muito ampla de mercado – automotivo, embalagens, linha branca, cosméticos, entre outros.

"A logística tem agregado muito valor através da aplicação de novas práticas, desenvolvimento de projetos, otimizações, mudanças de modais, acompanhamento em tempo real de insumos e produtos acabados no transporte, entre outras. Como

em qualquer segmento, a instabilidade econômica e política que o país vive instiga o cliente a buscar melhorias para minimizar riscos e custos e maximizar seu lucro", completa Freitas Neto.



Witmann, da Alfa Transportes:
A armazenagem e o transporte precisam de um controle de qualidade rigoroso, pois as embalagens condicionam alimentos

Crescimento do setor

A indústria de transformação de plásticos, que iniciou o ano com a perspectiva de acelerar a expansão de produção física verificada no ano passado, já baixou as expectativas para 2018. Ante a previsão inicial de crescimento de até 5%, a projeção agora é de expansão de 2,5%, em linha com a taxa verificada em 2017.

Como esses números interferem na logística do setor? Qual o impacto dessa informação nas atividades exercidas por Operadores Logísticos e transportadoras?

"Mediante a baixa na expansão, o número de cargas acabou diminuindo. Para contornar essa situação criamos ações junto ao setor comercial, fazendo um trabalho mais focado com toda equipe junto a esse segmento", comenta Witmann, da Alfa Transportes.

Já Zaccatei, da Multilog, revela que o quanto o setor é impactado está em linha com a preparação para a retomada da

economia de forma geral, sendo que uma expansão revisada pela metade impacta negativamente, porém cabe aos prestadores de serviços gerir a alocação dos recursos em outros segmentos. Estar preparado e prover resposta rápida à volatilidade do mercado são os grandes diferenciais dos OLS e transportadoras.

"Essa redução na projeção do crescimento já foi sentida pelos Operadores Logísticos e transportadoras, a paralisação dos caminhoneiros em maio e as incertezas político/econômicas fizeram com que vários setores revissem suas expectativas de crescimento para este ano. Toda a cadeia terá que se ajustar buscando novos negócios e menores custos para compensar a queda de volume", completa Freitas Neto, da Sulista.

Sustentabilidade

O apelo sustentável para a diminuição do uso de plásticos tem, de fato, efeito nas operações logística do setor?

O analista de Marketing da Alfa Transportes pontua que o setor de maneira geral, como embalagens e filmes técnicos, não sofre com esse impacto, uma vez que a necessidade de armazenar alimentos continua com a mesma demanda. O que se pode dizer é em relação às sacolas plásticas e aos canudinhos, que estão cada vez mais em pauta para uma menor utilização.

Por sua vez, o gerente de Desenvolvimento de Negócios da Multilog diz que sim, que este apelo impacta de uma forma geral. "E sentimos o efeito no volume projetado e no tipo de alocação desse material nas indústrias. O que se nota é o esforço das empresas em direcionar o mercado para alocação do material onde realmente ainda não há tecnologia melhor ou equivalente, ou seja, o uso de plásticos ainda se faz necessário em muitos casos", explica Zácatei.



Freitas Neto, da Sulista: Toda a cadeia logística terá que se ajustar buscando novos negócios e menores custos para compensar a queda de volume

E o supervisor de Projetos da Sulista também aponta que o apelo para a redução da utilização de plásticos é uma tendência. Em fevereiro deste ano a ONU reforçou o caso através do lançamento de uma campanha para redução do uso do plástico. A campanha teve embasamento no histórico de que cerca de oito milhões de toneladas deste insumo são jogadas nos oceanos anualmente. Há um movimento cada vez maior de utilização do plástico reciclável, onde a logística reversa tem importância fundamental. (Fonte: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2018-02/campanha-das-nacoes-unidas-busca-reduzir-o-uso-de-plasticos-em-todo-o-mundo>).

Já que se falou em logística reversa, e ainda devido ao apelo sustentável, pode-se dizer que haverá crescimento na logística reversa no setor? Que impactos a logística reversa traz para as operações logísticas do setor,

já que, financeiramente falando, não é atrativa? Como, então, ser sustentável e viável financeiramente? Há algum segredo?

Witmann, da Alfa Transportes, explica que "o movimento sustentável tende a aumentar a demanda pela logística reversa e vemos como algo positivo, pois temos muita preocupação com o meio ambiente. Para se tornar atrativa e viável financeiramente, o caminho é conhecer bem

o perfil do cliente e atender às suas necessidades em termos de demanda, uma vez que a reversa, em sua maior parte, é feita por um mesmo cliente".

Freitas Neto, da Sulista, também alega que a logística reversa já é uma realidade nesse setor – o aumento nos custos pode ser minimizado através de projetos visando à otimização de rotas, estrutura e sinergia nas operações, fazer mais com menos.

Ainda segundo o supervisor de Projetos, os Operadores Logísticos e as transportadoras devem estudar e apresentar essas

Avaliação

Veja a seguir como os participantes desta matéria especial avaliam o Prêmio Top do Transporte – promovido pelas revistas Logweb e Frota&Cia – para este segmento.

"Seria uma grande conquista, que demonstra nosso esforço e dedicação, uma vez que estamos planejando expandir nossa atuação nesse segmento."

Alexandre Witmann, analista de Marketing da Alfa Transportes

"É um importante Prêmio que valoriza o bom desempenho no setor de transportes."

João Daniel de Freitas Neto, supervisor de Projetos da Transportadora Sulista

melhorias a seus clientes, a fim de minimizar os impactos financeiros que serão causados pela entrada forte da logística reversa do plástico reciclável.

Pensamento diferente tem Zácatei, da Multilog. Ele diz que, quanto à logística reversa, não acredita em um crescimento projetado – como a aplicação desse tipo de material tem mirado setores específicos, a destinação final na sua maioria ainda é o descarte sem reaproveitamento.

O grande desafio – ainda segundo o gerente de Desenvolvimento de Negócios – sempre será a viabilidade financeira, ou seja, o segredo será atrair o apelo sustentável para aplicação do plástico onde realmente ele faz sentido em termos tecnológicos e acompanhar estudos e desenvolvimento para viabilizar a logística reversa desse setor. **Logweb**

do Prêmio Top do Transporte

Siderurgia e Metalurgia: Logística envolve produtos pesados e de difícil manuseio

Aí que reside a complexidade da logística nestes setores. Tanto a matéria prima, quanto os produtos acabados são transportados com equipamentos especiais e há maior necessidade de segurança. O que também exige investimentos em capacitação da mão de obra e em equipamentos.

A expectativa de crescimento para o setor metalúrgico em 2018 era de 20%.

Ainda segundo Josana Teruchkin, diretora executiva da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200), apesar das situações adversas que tivemos no primeiro semestre do ano, como a paralisação dos caminhoneiros, as perspectivas são boas, impulsionadas, principalmente, pelas exportações e pelo mercado automotivo nacional.

Marcos Paulo Romani, gerente da unidade de Bento Gonçalves, RS, da Transfarrapos Transporte Rodoviário de Cargas

(Fone: 54 2105.3000), também mantém otimismo quanto ao desempenho destes setores, dizendo perceber uma melhora pelo aumento da movimentação logística – porém, continua ele – não podemos afirmar que as perspectivas são positivas devido ainda haver oscilações nos embarques.

"Realmente, o mercado industrial vem dando sinais positivos de crescimento, o que impulsiona toda a cadeia logística", completa Toni Junior Ramos Trajano, diretor executivo da Soluciona Logistica e Transportes (Fone: 11 4210.0635).

Complexidade

Já em se falando exclusivamente de cadeia logística, é facilmente perceptível que os segmentos de siderurgia e metalurgia apresentam alta complexidade pois, conforme conta Daniela Rabaiolli, gerente Comercial e de Pessoas da Aceville Transportes (47 3130.7350), estes setores demandam o transporte de produtos extremamente pesados e de difícil manuseio.

Tanto a matéria prima, quanto os produtos acabados são transportados com equipamentos especiais e há maior necessidade de segurança. "O transporte muitas vezes é realizado em veículos abertos (carroceria), mas nós, que temos como grande fatia de mercado esses setores, também transportamos em baús, pela prática e conhecimento do manuseio desse tipo de material, tendo índices de avarias baixíssimos", comenta Daniela.

O Grupo Farrapos, por sua vez, opera com a distribuição dos produtos acabados, onde o nível de exigência dos clientes destinatários varia, podendo ser entrega dedicada, agendamento do horário de recebimento, paletização da mercadoria, descarga com a quantidade exigida de ajudantes ou descarga paga e veículos com prancha, explica Romani.

E a Soluciona atua no processo de inbound de matéria prima (sucata) para a indústria siderúrgica, onde o maior desafio é atender as demandas, principalmente dos geradores de matéria prima (montadoras), conforme sua sazonalida-



Josana, da Sulista: Estes dois setores são caracterizados pela movimentação e transporte de cargas pesadas que exigem condições logísticas diferenciadas



de e especificações de atendimento nas plantas. Ainda segundo o diretor executivo da empresa, a principal exigência está relacionada à segurança da operação, pois operam com equipamento Rollon off, necessitando constante treinamento das equipes de operação para garantir o indicador de acidentes igual a zero.

Josana, da Sulista, completa esta questão informando que os setores de siderurgia e metalurgia são caracterizados pela movimentação e transporte de cargas pesadas que exigem condições logísticas diferenciadas. Também são muito impactados pela questão ambiental, pela geração de grandes volumes de resíduos.

A alocação de equipamentos especiais, que gerem uma melhor produtividade no transporte, por exemplo, são iniciativas importantes para os segmentos. Importante também contar com um bom planejamento logístico e rastreabilidade.

Os setores abastecem a mercados muito exigentes, como o automotivo, por exemplo. Projetos de melhorias com otimizações operacionais, informação em tempo real e redução de custos através de uma melhor produtividade devem ser trabalhados”, comenta a diretora executiva da Sulista.

Ainda de acordo com Josana, a logística reversa tem grande importância na questão de descarte dos resíduos gerados. Sem a destinação adequada é um risco de dano irreversível ao meio ambiente.

Custos

Obviamente, a adequação no transporte para esses setores exige investimentos altíssimos em capacitação da mão de obra e em aquisição e manutenção de equipamentos que, frequentemente, têm a sua estrutura danificada e a sua funcionalidade comprometida, devido ao peso

elevado dos produtos e, de forma indireta, às péssimas condições de trânsito nas rodovias.

“Além disso – prossegue Daniela, da Aceville – o manuseio desse tipo de mercadoria, na coleta, depósito, transferência e entrega necessita de um tempo excedente ao de caixas, pagando mais por homem hora e por veículos dedicados a essa operação. E, infelizmente, em muitas negociações não conseguimos repassar esses custos, trabalhando com uma margem de rentabilidade baixa, além dos altíssimos encargos tributários destinados à operação do nosso setor.”

A gerente Comercial e de Pessoas da Aceville destaca que uma forma de reduzir esses custos é a parceria e atendimento personalizado a esses clientes de siderurgia e metalurgia, prestando um serviço diferenciado, agregando valor, para aumentar as possibilidades de re-

A CHAVE PARA O NOSSO **SUCESSO É SIMPLES:** A dedicação total ao cliente!

Com 29 anos de história, atuando em **3.200** cidades, sendo 12 estados e o Distrito Federal, a Carvalima se orgulha em ser referência em logística. Indicada em duas categorias no prêmio **TOP do TRANSPORTE 2018**, esse é o resultado do reconhecimento e satisfação total de nossos clientes.

Afinal “**Pensou Transportes, Pensou Carvalima**”.



**REGIÃO DE CAPTAÇÃO
E DISTRIBUIÇÃO**
REGIÃO DE CAPTAÇÃO

Saiba mais:
carvalima.com.br

TOP
do
TRANSPORTE
2018

carvalima
Transportes





passe desses valores despendidos nesse transporte. Outra forma é a capacitação dos colaboradores, para redução de avarias e otimização do tempo.

Trajano, da Soluciona, também alega que, atualmente, o desgaste prematuro dos equipamentos e insumos para o transporte destes produtos tem elevado o custo operacional, forçando a revisão de modelos e a otimização de processos

para suportar este custo adicional ocasionado pelo perfil de carga e locais onde os veículos transitam.

Josana, da Sulista, também destaca que o transporte representa a parcela mais pesada no custo logístico destes setores.

"Há muitas ações a serem tomadas para a redução do custo: reduzir os tempos improdutivos nas pontas – há uma grande oportunidade de melhoria quanto à agilidade na carga e descarga. Ações como a implantação de janelas firmes de coleta e entrega e determinação de tempos máximos para carga e descarga são determinantes; alocação de veículos especiais com maior capacidade de carga; sinergias de rotas, a fim de minimizar deslocamentos vazios e sincronizar cargas in bound e out bound; constante acompanhamento através de KPI's para medir a eficiência das operações e tra-

balhar no ajuste e melhoria contínua", completa a diretora executiva da Transportadora Sulista.

Finalizando esta questão, Romani, da Transfarrapos, também aponta os custos logísticos envolvidos nestes dois segmentos e como eles podem ser reduzidos: os custos logísticos são com veículos e mão de obra e a redução pode ocorrer com a otimização das cargas.



Daniela, da Aceville: o manuseio desse tipo de mercadoria requer um tempo excedente ao de caixas, pagando mais por homem hora e por veículo dedicado

dades para encontrar mão de obra especializada, o que influencia na logística.

Daniela, da Aceville, revela que a grande maioria de mão de obra disponível não tem conhecimento técnico e nem prático no transporte de produtos específicos para esses setores. Com isso, para

Mão de obra

Como mencionado anteriormente, a mão de obra também é um fator de custo nestes dois segmentos. E há, até, dificul-

Avaliação do Prêmio Top do Transporte

Veja a seguir como os participantes desta matéria especial avaliam o **Prêmio Top do Transporte** – promovido pelas revistas *Logweb* e *Frota&Cia* – para este segmento.

"Reconhecemos o Prêmio como uma grande alavanca para novas negociações e contratações. Com as dificuldades existentes no mercado, seja para adequação de veículos, maquinários e colaboradores, todo reconhecimento de eficiência torna gratificante o envolvimento e serve como motivação a todos os envolvidos nessas operações. A qualificação como uma das especialistas no transporte desse segmento faz com que a transportadora seja mais procurada e reconhecida também pelos nossos clientes, fortalecendo as parcerias."

Daniela Rabaiolli, gerente Comercial e de Pessoas da Aceville Transports

"Muito importante para diferenciar as empresas que investem e entregam valor daqueles que entregam preço."

Toni Junior Ramos Trajano, diretor executivo da Soluciona Logística e Transportes

Monte sua **torre de controle**
com o sistema pioneiro em
monitoramento de entregas

a contratação, é preciso um tempo maior e isso demanda planejamento, pois há a necessidade de treinamento direcionado e intensivo em cuidados com a segurança do colaborador e sobre as técnicas exclusivas de manuseio e cuidado com esse tipo de mercadoria. "A operação de coleta com equipamento Rollon of, por ser específica, não dispõe de oferta de mão de obra treinada e qualificada, sendo necessário a cada contratação um processo de adaptação e treinamento", completa Trajano, da Soluciona.

E Josana, da Sulista, também lembra que as operações nestes segmentos demandam alto grau de eficiência e profissionais qualificados, capazes de entender e atender operações bem complexas.

Ainda de acordo com ela, o segmento logístico passa por uma importante transformação. Hoje é uma das áreas mais estratégicas nas empresas. Precisa de profissionais bem preparados, com proatividade, flexibilidade, que dominem as novas tec-

nologias, tenham tolerância ao imprevisto, que neste negócio é uma constante.

"Há uma carência de mão de obra em todos os níveis, desde posições bem operacionais, como carga e descarga, motoristas (estes cada vez mais escassos no mercado brasileiro), chegando também ao pessoal da administração. Para minimizar esta situação vemos diversos programas, conduzidos pelas áreas de RH, para desenvolver e capacitar os profissionais. Estagiários também são recursos bastante utilizados – jovens, talentosos, conectados com ideias inovadoras, que ajudam a empresa estar sempre atualizada", finaliza a diretora executiva da Sulista.



Trajano, da Soluciona: o desgaste prematuro dos equipamentos e insumos para o transporte dos produtos destes dois segmentos tem elevado o custo operacional

Outra visão sobre as dificuldades de contratar mão de obra para estes dois segmentos é dada por Romani, da Transfarrapos: Muitas vezes, o horário de término das atividades de logística acaba excedendo o horário comercial devido às particularidades de cada cliente, o que acaba resultando na perda de mão de obra para a indústria. **logweb**

"Este Prêmio é muito importante para a constante melhoria e manutenção do setor."

Marcos Paulo Romani, gerente da unidade de Bento Gonçalves, RS, da Transfarrapos Transporte Rodoviário de Cargas

"O segmento vive um movimento de profissionalização de sua logística, através da contratação de empresas especializadas que contêm com importante know how e estrutura para melhorar seu processo logístico.

O Prêmio Top do Transporte é uma referência. Existe grande credibilidade nesta premiação, já que são os embarcadores que avaliam e escolhem os melhores prestadores de serviços logísticos do mercado."

Josana Teruchkin, diretora executiva da Transportadora Sulista



HODIE
Pedidos

HodieWeb

HodieFRETE

Hodie APP

HodieBooking

Hodie REVERSA

Hodie KPI

HODIE: INOVANDO DESDE 2001

Fale com a Runtec
(11) 4521-1986
www.runtec.com.br

Químico e Petroquímico: Falta de investimentos impede a exploração de todo o potencial da cadeia logística

A crise dos últimos anos e as incertezas do atual momento político do país têm tirado muito o apetite por investimento – principalmente em terminais e portos –, o que impacta diretamente na qualidade e modernização da infraestrutura logística destes segmentos.

As indústrias químicas e petroquímicas têm grande importância na atividade econômica do Brasil, não somente por serem, juntas, as principais formadoras do PIB industrial, como também por fornecerem produtos e matérias primas para todos os setores produtivos.

E, em termos de logística, estes dois setores têm enfrentado vários desafios. Alguns de fácil solução, outros, nem tanto.

"Como na maioria dos setores da economia, a crise dos últimos anos, aliada às incertezas do atual momento político do país, tem tirado muito o apetite por investimento, o que impacta diretamente na qualidade e modernização da infraestrutura logística do país, que é um dos principais desafios desse setor", pontua Adriano Thiele, COO da JSL (Fone: 0800 019.5755). Segundo ele, é preciso mais investimentos em infraestrutura logística, desde a modernização dos portos e ferrovias, a melhoria da qualidade das nossas rodovias, até a renovação da frota de caminhões do país.

Marcus Vinicius Budel, diretor administrativo da Budel Transportes (Fone: 41 3256.8585), também diz que têm notado cada vez menos investimentos em terminais e portos. Com isso, cada vez menos eficientes. Os maiores investimentos são destinados a contêiner e produtos agrícolas. A dificuldade de mão

de obra qualificada também presente no país dificulta muito uma especialização do setor. "Para vencer este desafio, no caso da nossa empresa, temos buscado cada vez mais investir nas pessoas. Ou

Façanha, diretor-presidente do Grupo Toniato (Fone: 11 3478.0810): complexidade e burocacia ligada a licenciamentos e autorizações que oneram a cadeia e modelagem tributária complexa, onerando custos logísticos. "Estes desafios podem ser vencidos com um governo forte, que considere como prioridade a agenda de reformas relevantes que equalize déficit fiscal, gerando caixa para investimentos. Tudo aliado a uma agenda positiva com foco no crescimento do país e na geração de empregos que, como consequência, melhorará a qualidade de vida dos brasileiros."



Façanha, do Grupo Toniato: complexidade e burocacia ligada a licenciamentos e autorizações que oneram a cadeia são desafios destes setores



Thiele, da JSL: é preciso mais investimentos em infraestrutura logística, desde a modernização dos portos e ferrovias até a renovação da frota de caminhões

seja, tentamos buscar pessoas com potenciais, porém pouco exploradas. As trazemos para um ambiente mais profissional e oferecemos a especialização necessária", diz Marcus Vinicius.

Como se pode notar, a falta de infraestrutura logística e de investimentos adequados para explorar todo o potencial da cadeia do petroquímico são alguns dos grandes desafios. Mas há outros, agora apontados por André Luís

E Robson Kowalczyk, engenheiro Ambiental e de Segurança do Trabalho da Alfa Transportes EIRELI (Fone: 11 3561.5100), completa destacando a falta de atualização na legislação ambiental e uma legislação que favoreça o trabalho como desafios destes dois setores, os quais poderiam ser vencidos através de consultas públicas com os transportadores e análise de modelos usados por outros países.

Foto: Alexandre Battibugli

Reflexos da economia

Kowalczyk também avalia os reflexos do atual momento político nestes dois segmentos, destacando que o transporte é sempre muito afetado pelo cenário político – se existe alguma indefinição na política, a indústria restringe a produção e, consequentemente, o transporte é o setor que é diretamente afetado.

“O que nos deixa muito assustados é, ainda, a falta de impunidade da classe política brasileira. Hoje não sabemos qual a real ideologia dos políticos e partidos, pois trocam de partido como trocam de roupa. A insegurança política faz com que as pessoas não acreditem em investimentos futuros, tanto empresários locais quanto internacionais, causando um marasmo nos resultados a longo prazo”, aponta, agora, Marcus Vinicius, da Budel Transportes, sobre os reflexos do atual momento político nos segmentos.

De fato, o setor não é diferente dos demais, pois a química está por trás de tudo, logo, toda cadeia está muito afetada pela incerteza política, sobretudo neste período de eleições, onde tudo pode ocorrer. “O país precisa de um candidato responsável, íntegro, reformista, com bom alinhamento junto ao Congresso para poder seguir com a agenda de reformas, iniciando pela da Previdência. O mercado aguarda atento este desdobramento que poderá, se as expectativas forem correspondidas, destravar uma série de investimentos que contribuirão significativamente para a retomada da economia, impactando positivamente este segmento”, destaca Façanha, do Grupo Toniato.



Marcus Vinicius, da Budel Transportes: a dificuldade de mão de obra qualificada também presente no país dificulta muito uma especialização do setor



Kowalczyk, da Alfa Transportes: a falta de atualização na legislação ambiental e uma legislação que favoreça o trabalho são desafios destes dois setores

E Thiele, da JSI, conclui esta análise com um foco semelhante ao dos demais participantes desta matéria especial. Vivenciamos, nos últimos anos, uma das maiores crises que já tivemos no país. Aliado a isso, estamos passando por um momento de muitas incertezas no âmbito da política e da economia. “Todo esse cenário de dúvidas e incertezas tem impactado em baixo investimento na maioria dos setores da economia”, completa o COO da JSI.

Investimentos

A despeito da situação econômica, repetidamente apontada nas colocações anteriores, os Operadores Logísticos e as transportadoras têm feito investimentos para atuação nestes dois segmentos?

Kowalczyk, da Alfa Transportes, destaca que a sua empresa investe constantemente na renovação de frota, qualificação dos profissionais e para manter as certificações que os diferencia no mercado atual.

“Dentro do nosso Estado somos uma, dentre poucas, que vem investindo forte nos últimos cinco anos. Lembro que isso se deve a um planejamento passado que está tendo resultados agora. Ampliamos nossos investimentos nos ramos de gases por exemplo, em todos os segmentos temos investindo entre 20 e 30 milhões de Reais por ano”, enfatiza Marcus Vinicius, da Budel Transportes.

Também se referindo à sua empresa, Façanha, do Grupo Toniato, diz que atua há mais de 40 anos nestes segmentos, sendo responsáveis pela movimentação e logística das maiores indústrias químicas do setor. “Dada

Avaliação

Veja a seguir como os participantes desta matéria especial avaliam o Prêmio Top do Transporte – promovido pelas revistas Logweb e Frota&Cia – para este segmento.

“Avaliamos o Top do Transporte de forma bastante positiva, visto ser o principal Prêmio da categoria no país. É muito importante a empresa

ser avaliada para saber se seus objetivos estão no caminho certo.”

Robson Kowalczyk, engenheiro Ambiental e de Segurança do Trabalho da Alfa Transportes EIRELI

“O Prêmio é uma excelente iniciativa para reconhecer boas práticas de empresas que atuam em um mercado altamente especializado e de risco elevado.”

André Luís Façanha, diretor-presidente do Grupo Toniato

“O que deixa o Prêmio Top Transporte ainda mais especial é que, de acordo com sua metodologia, apresenta um reconhecimento dos próprios clientes.”

Adriano Thiele, COO da JSI

à característica das exigências aplicadas ao transporte, investimos anualmente uma parcela representativa para manter renovação da frota, treinamento das pessoas, armazéns, instalações e, sobretudo, tecnologia.”

E Thiele conclui dizendo que a JSI está sempre disposta a investir em projetos que estejam alinhados com sua missão e que contribuam para melhorar o resultado de seus clientes.

Veja mais “Logística Setorial” na revista impressa Logweb 193. www.logweb.com.br



do Prêmio Top do Transporte

Setor de **implementos rodoviários** mostra sinais de recuperação, inclusive com a adesão de novos usuários

A greve dos caminhoneiros e a criação da nova tabela de frete e suas regras de aplicação têm aumentando o interesse pela aquisição de implementos por parte dos geradores de carga e outras empresas que tradicionalmente contratam o frete. Principalmente o agronegócio.

A indústria de implementos rodoviários se encontra em fase de recuperação. O desempenho de

janeiro a julho de 2018 representa em números absolutos menos da metade do apurado em igual período de 2013. Em sete meses, a indústria entregou ao mercado 46.674 unidades, enquanto que no mesmo período de 2013 foram emplacados 100.406 implementos rodoviários.

"Esse ano a curva descendente foi interrompida e o total emplacado em sete meses está 52% acima do mesmo período de 2017, quando a indústria entregou ao mercado 30.707 implementos rodoviários. Mas, por conta das perdas acumuladas não se pode afirmar que estamos crescendo, mas, sim, iniciando a recuperação."

A avaliação é de Norberto Fabris, presidente da ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Fone: 11 2972.5577),

para quem as perspectivas com relação ao setor são de concluir o ano de 2018 com um total de emplacamentos da ordem de 82 mil unidades entre reboques e semirreboques e carroceria sobre chassis.

Neste contexto, Fabris aponta o que deveria ser feito por parte do governo para incentivar o segmento. Diz ele que o setor de implementos rodoviários tem seus negócios ligados ao bom desempenho da economia. "Dessa forma, quaisquer medidas que reflitam na atividade econômica acabam por beneficiar os negócios do setor."

Fabris também fala sobre os caminhos para superar a retração no mercado interno, passando, obviamente, pelas exportações.



Fabris, da ANFIR: "Esse ano a curva descendente foi interrompida e o total emplacado em sete meses está 52% acima do mesmo período de 2017"



Segundo ele, a conquista do mercado externo é um caminho que já vinha sendo trilhado por algumas empresas pioneiras e desde 2016, graças à parceria com a Apex-Brasil, ganhou a adesão de mais empresas do setor. "Hoje somos 50 associados que participam do programa MoveBrazil de internacionalização do implemento rodoviário brasileiro. Os negócios com exportação seguem ritmo diferente e são específicos de cada mercado. O foco atual é a América Latina, onde a ANFIR, junto com a Apex-Brasil já apresentou nossos produtos na Colômbia, no Panamá, Peru, Chile e México."

O presidente da ANFIR também avalia a influência das eleições particularmente neste setor. Ele diz que, no desempenho desse ano é mínima, porque muitas empresas associadas à ANFIR já estão com suas carteiras de pedidos preenchidas até dezembro. "No próximo ano, sim, o resultado de outubro vai influenciar porque teremos uma nova política econômica. Mas vamos manter a esperança que os eleitos sigam a trilha do desenvolvimento sustentável do Brasil. A ANFIR espera que o novo governo tenha o compromisso com o desenvolvimento, reduzindo os gastos públicos e incentivando a produção." Afinal, como diz Fabris, a Associação

busca continuamente defender as posturas do setor em favor do desenvolvimento da economia e dos negócios.

Fornecedores

Colocadas as posições da Associação que representa os fabricantes de implementos rodoviários, quais seriam as avaliações destes mesmos fabricantes quanto ao setor?

Fazendo um balanço do setor em função da economia, Arndt Budweg, diretor geral da AL-KO Technology Brasil Indústria e Comércio de Peças para Reboques (Fone: 11 3777.9780) – empresa que atua no mercado de reboques leves até 3,5 toneladas de capacidade, fornecendo componentes para os fabricantes destes implementos, como chassis completos, eixos com ou sem freios, sistema de freios iniciais, travas de engates, paralamas, pés de apoio, pedestais, etc. –, este mercado sofreu uma queda praticamente imperceptível durante a última recente crise brasileira. Isto se deve a dois motivos: primeiro, que os reboques leves, na sua grande maioria, são comprados sem financiamento e, segundo, que o aumento de desempregados provoca, ao mesmo tempo, a geração de potenciais novos

clientes buscando um meio barato de transportar seu negócio.

Fábio Tronca, gerente Nacional de Vendas e Marketing da Librelato Implementos Rodoviários (Fone: 48 3467.2200) – que produz implementos rodoviários para diversos segmentos, como carga seca/graneleiro, basculante, carrega tudo, tanques em aço carbono e inox, florestal, furgão alumínio, furgão lonado, furgão lonado para transporte de bebidas, porta contêiner, silo, canavieiro e furgão frigorífico, e também na linha sobre chassi, com carrocerias nos segmentos de basculante meia-cana, furgão alumínio, furgão lonado para bebidas e florestal, além de carrocerias para transporte de automóveis, basculante, coletor compactador para transporte de resíduos, nos modelos lateral e traseiro, poliguindaste e carga seca metálica – avalia que, com a recuperação da atividade econômica, especialmente no setor do agronegócio, a expectativa é que o segmento de implementos feche este ano com um crescimento da ordem de 50% em relação ao ano passado.

Contudo – prossegue Tronca –, com toda a linha de produtos modernizada, e com a performance de vendas que vem registrando neste ano, a Librelato estima que fechará 2018 com histórica expansão de mais de 80% em vendas.

Pelo seu lado, Claude Domingues Padilha, gerente de Marketing e Gestão de Rede Randon Implementos – Divisão Montadoras – da Randon Implementos e Participações (Fone: 54 3239.2000) – a empresa é considerada líder na fa-

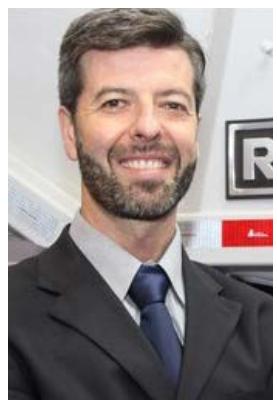


Foto: Olho Digital

Padilha, da Randon: Há um aumento do interesse pela aquisição de implementos pelos geradores de carga e outras empresas que contratam fretes

Aqui toda a carga tem o mesmo destino: a satisfação do cliente.

LIGUE AGORA 0800 545 8200
ou acesse www.sulista.com.br



TRANSPORTADORA
SULISTA



bração de reboques e semirreboques da América Latina e entre os maiores do mundo, fabricando diferentes tipos de equipamentos entre semirreboques, reboques e carrocerias, nas modalidades graneleiro, carga seca, tanque, basculante, silo, frigorífico, canavieiro, florestal, sider, furgão, entre outros, e em 2004 ingressou no segmento ferroviário, complementando seu portfólio de produtos para o transporte de carga, com os vagões do tipo hopper, gôndola, tanque, carga geral, sider e

plataforma, entre outros – avalia que, apesar da ainda lenta retomada da economia e das incertezas do cenário político diante das próximas eleições, o mercado brasileiro de caminhões e semirreboques começou a reagir com maior intensidade, com vendas de 19.415 semirreboques no semestre, contra 10.802 unidades vendidas de janeiro a junho de 2017 e 32.025 unidades de caminhões, contra 21.455 no segundo trimestre de 2017. Esse crescimento de mercado teve reflexo direto no desempenho da Randon no primeiro semestre, que registrou a produção de 8.711 unidades, 58,8% superior às 5.486 unidades de igual período de 2017. “Com isso, o market share da empresa subiu para 39,1%. A necessidade de renovação da frota nacional e a vantagem competitiva de produtos mais atualizados, que trazem maior eficiência e produtividade à operação, têm sido fatores fundamentais na tomada de decisão dos transportadores”, diz Padilha.

Jorge Franchi Mota, diretor de Novos Negócios da Marksell – MKS Equipamentos Hidráulicos (Fone: 11 4772.1100) – a empresa fornece plataformas elevatórias de carga veicular

e guindastes veiculares – também se refere às eleições para fazer um balanço do setor. Ele diz que o ano se mostra desafiador e só deve mostrar resultados após a definição eleitoral. A falta de crédito e poupança – diz ele – limitam investimentos no setor de implementos.

Outro empresário do setor que também aponta crescimento é Alcides Geraldes Braga, sócio-diretor da Truckvan Indústria e Comércio (Fone: 11 2635.1133) – a empresa fornece semirreboque com piso móvel para transporte de biomassa, semirreboque para cargas valiosas e unidades móveis especiais, além de ser distribuidora plena da Randon Implementos na Grande São Paulo. Ele aposta em um forte crescimento do setor, mais do que 50%, especialmente na linha pesada e para setores descolados, como agronegócio, celulose e automotivo. Ainda não é um crescimento linear e é concentrado nos grandes grupos, diz Braga. Nos demais setores ainda há estagnação.

Expectativas

“Nosso setor de reboques leves deve voltar a crescer substancialmente com

RAMPA MÓVEL

MOVIMENTE SUAS CARGAS COM A RAMPA MÓVEL GKL.

www.rampamovel.com.br

The advertisement features several images of mobile ramps (ramps) being used to load and unload vehicles and equipment. The ramps are yellow and black, with some labeled "Power 12 ton". One image shows a forklift on a ramp. Another shows a truck being loaded. There are also smaller images at the bottom showing different ramp models and applications.



GKL - INDÚSTRIA MECÂNICA LTDA.

tel: (011) 4828-1835 e (011) 4828-1916

email: gkl@gkl.com.br

site: www.gkl.com.br

a volta do aquecimento da economia em geral. Outro ponto importante é que qualitativamente os reboques devem ter um impulso forte, visto que a ilegalidade está sendo amplamente combatida, e também há a entrada de fornecedores internacionais no mercado brasileiro de reboques leves", apostou Budweg, AL-KO Technology.

Também otimista, Luís Carlos Spricigo, CEO da Librelato, ressalta que para 2018 há projeções de crescimento próximo a 15%, resultado esperado devido à reestruturação da rede de representantes, aumento do portfólio de produtos e investimentos em processos com o objetivo de aumentar a capacidade produtiva.

"A carteira de produção dos principais fabricantes indica volumes positivos para os próximos meses. Já o segmento de vagões ferroviários segue na expectativa da renovação das concessões, o que depende de poucos players, mas a empresa já conta com entregas programadas para o próximo trimestre, quando os vagões serão fabricados na nova unidade da Randon Araçariguara, em São Paulo. Acreditamos que o mercado tem potencial de crescer mais de 30% em 2018 em relação a 2017, mesmo prevendo algum leve desaquecimento dos volumes no segundo semestre em função da sazonalidade de alguns segmentos, como o canavieiro e graneleiro. No curto e médio prazo, entretanto, o mercado não deve retornar aos números verificados no passado, de mais de 70 mil unidades no mercado interno, motivado principalmente pelo farto e barato crédito do período, fator que não retornará. Porém, é fato que os números verificados nos últimos anos estejam aquém da necessidade e demanda do país, o que abre espaço para crescer", avalia, agora, Padilha, da Randon.

E Braga, da Truckvan, também aposta

em um crescimento de 50%, mas não vê mudanças no quadro. Os segmentos fortes continuarão crescendo, mas uma mudança de chave vem mais no ano que vem, com a mudança de governo. "Em relação à Truckvan, estamos num patamar melhor do que o último triênio e acreditamos crescer cerca de 20%."

Mota, da Marksell, também acredita em um crescimento em 2019 – mais por conta da redução de endividamento das famílias que por conta do investimento. "O governo, em virtude da sua posição fiscal, está estrangulado, não fará grandes investimentos. O setor privado deverá suprir essa demanda que nos últimos 10 anos foi feita pelos governos via investimentos em infraestrutura e via

financiamentos (crédito) via BNDES. A grande pergunta que devemos fazer é: A que velocidade isso deve ocorrer?", completa o diretor de Novos Negócios da Marksell.

Investimentos

Neste contexto, quais seriam os setores que mais têm investido nos implementos rodoviários?

Na visão de Fabris, da ANFIR, o líder tem sido o agronegócio. "Mesmo com a crise o setor seguiu comprando produtos. Isso acontece porque temos registrado sucessivos recordes de safra." De fato, Tronca, da Librelato, aponta que entre os setores que mais tem investido em novos implementos estão o agrícola e o florestal.

E Braga, da Truckvan, também faz sua lista que setores que mais têm investido nos implementos rodoviários: agronegócio, canavieiro, Operadores Logísticos, na área de sider e baú, e florestal, na área da celulose. "Esses segmentos estão se destacando em função basicamente de serem commodities exportáveis e do setor auto-



Tronca, da Librelato: a expectativa é que o segmento de implementos feche este ano com um crescimento da ordem de 50% em relação ao ano passado

REDUZA ENERGIA, BATERIAS, TEMPO DE CARGA REDUZA CUSTOS

COM CARREGADORES DE BATERIA FRONIUS

Faça um estudo de redução de custo da sua empresa.



VENDAS.CARREGADORES@FRONIUS.COM

11 3563-3800
FRONIUS.COM.BR

motivo que retomou com força”, diz o sócio-diretor da Truckvan.

Mota, da Marksell, acredita que o tabelamento de frete, apesar de não ser o modelo mais acertado, irá contribuir para o crescimento dos equipamentos de movimentação, já que os clientes devem buscar formas de otimizar suas movimentações, a fim de manter sua rentabilidade e reduzir suas despesas operacionais.

Por outro lado, muitas indústrias têm encontrado no reboque uma maneira fácil e econômica de tornar inúmeras máquinas estacionárias em móveis. Outro mercado que teve uma impulso muito grande foi o de food trailers, aponta, agora, o diretor geral da AL-KO Technology.

E, de uma maneira geral, Padilha, da Randon, ressalta que a retomada dos negócios tem se mostrado consistente em quase todas as famílias de produtos, liderada pelos segmentos de graneleiros, basculantes, carga-geral e tanques.

Novos setores

Interessante também é apontar os novos setores que têm investido nestes implementos.

Budweg, da AL-KO, aponta o setor de refrigeração que, segundo ele, está encontrando no mercado novas soluções



de transporte e armazenamento de baús refrigerados sobre rodas. O diretor geral acredita que esta solução, prática e muito econômica, tenha um grande desenvolvimento nos próximos anos.

“Além dos clientes tradicionais, como empresas transportadoras e Operadores Logísticos, recentemente houve um aumento no volume de compras de implementos por parte de produtores rurais e geradores de carga. O maior volume de carga por parte dos produtores rurais

se dá em função das safras agrícolas. A despeito dos problemas políticos e econômicos, o Brasil é uma respeitável potência agrícola. Nossos campos batem sucessivos recordes de produção e nossa produtividade é uma das melhores do mundo nessa área. Outro fator que colabora para o aumento da compra é a questão da tabela de frete que aumentou o custo do transporte. Sendo assim, os maiores produtores passaram a fazer sua própria logística”, destaca o gerente Nacional de Vendas e Marketing da Librelato.

A análise de Padilha, da Randon, é parecida. Inicialmente ele coloca que não há um novo setor investindo em implementos, os investimentos têm sido realizados consistentemente por todos os setores tradicionais do transporte.

“O que notamos, motivado pelo recente movimento derivado da greve dos caminhoneiros e a criação da nova tabela de frete e suas regras de aplicação, é o aumento do interesse pela aquisição de implementos pelos geradores de carga e outras empresas que tradicionalmente contratam o frete. Entretanto, isto tem sido um movimento mais inicial, não caracterizando ainda uma introdução de novos compradores. O setor possui historicamente geradores de carga que investem em implementos rodoviários”, diz o gerente de Marketing e Gestão de Rede Randon Implementos.

E Braga, da Truckvan, também decreta: “Uma nova onda de encomendas está prevista para vir de geradores de carga, buscando proteção quanto aos riscos advindos da paralisação dos caminhoneiros havida nesse ano”.

Finalizando Mota, da Marksell, diz que sua empresa investiu recentemente em uma nova linha de plataformas de carga para veículos leves de distribuição urbana, pois acreditam que os disponíveis migraram dos modelos maiores (caminhões com PBT acima de 11 toneladas) e prejudicam a eficiência no transporte, agregando peso e custos desnecessários aos transportadores. **logweb**

Foto: Olho Digital



Budweg, da AL-KO: o setor de refrigeração encontrou no mercado de reboques novas soluções de transporte e armazenamento de baús refrigerados

KION South America apresenta braço financeiro e fortalece estratégia na América Latina

Detentora das marcas Linde, STILL, Dematic e Baoli, fornecedoras de empilhadeiras e equipamentos de armazenagem, a KION South America (Fone: 11 4066.8100) anuncia a ampliação do KION Financial Services (KFS), braço financeiro da companhia, visando fortalecer a sua participação na América Latina. No Brasil, o KION Financial Services movimenta cerca de R\$ 100 milhões em financiamentos.

O KFS foi desenvolvido em 2015 como alternativa à crescente necessidade do mercado em relação a crédito para o financiamento de máquinas e equipamentos, disponibilizando desde serviços de leasing e crédito até consultoria financeira para o cliente.

Segundo Ricardo Eguchi, CFO da KION South America, o fortalecimento do braço financeiro da KION é considerado chave na sua estratégia, "já que ela passa a ser a única do mercado de bens de capital a oferecer aos clientes produtos, serviços e formas de pagamento".

Afinal, como afirma Eguchi, o KION Financial Services é uma das consequências de uma estratégia onde o cliente encontra na companhia todas as orientações para a aquisição da sua máquina, fechando o ciclo one-stop-shop. "É, sem dúvida, uma inovação, já que do financiamento ao seguro do bem de capital, tudo é feito conosco", explica o executivo.

Atualmente, 37% do financiamento de clientes da empresa são realizados por meio do KION Financial Services e a expectativa é, em curto prazo, chegar a 50% e, em médio ou longo prazo, a



75% dos financiamentos. "Trabalhamos em parceria com bancos sólidos, como DLL, Deutsche Leasing, Societe Generale e Daycoval, de maneira a ter linha para os clientes de maneira ágil e transparente", pontua Eguchi.

O executivo pondera que, diferente do mercado europeu, em que o KFS funciona como uma captive – ao captar recursos no mercado e emprestar em forma de locação aos clientes – no Brasil, as empresas buscam a compra do equipamento, e não somente o seu aluguel por tempo determinado. Por apresentar características de mercado semelhantes, o KION Financial Services deve ser viabilizado em outros países da América Latina.

Aplicativo

Para dar ainda mais capilaridade ao KION Financial Services, a empresa lançou o KFS+, plataforma digital de-

senvolvida em forma de aplicativo, utilizado pela área comercial, que simula e apresenta ao cliente o processo de venda end-to-end, sem camadas adicionais e com todas as opções disponíveis.

A chegada do KFS+ transforma o vendedor em um consultor por excelência "Com isso, empoderamos a área comercial, fazendo com que o vendedor ajude o cliente a tomar decisões de forma célere e assertiva, uma vez que todas as informações necessárias para concretizar o negócio estão na palma da mão", afirma o CFO da KION South America.

De acordo com ele, o KFS+ foi desenvolvido dentro de um conceito digital e inovador e a empresa pretende garantir ainda mais robustez à atuação. "Acreditamos que não existe bem de capital sem braço financeiro e, com o KFS+, damos um viés ainda mais estratégico às forças de venda", finaliza. logweb

operações logísticas

Mercedes-Benz e Grunner lançam caminhão com direção autônoma que opera 24 horas nas usinas do Brasil



O extrapesado Axor 3131, caminhão Mercedes-Benz com direção autônoma, está sendo utilizado em uma operação diária regular no Brasil. Fruto de uma parceria exclusiva com a Grunner, empresa de tecnologia para o campo, esse inédito modelo fora de estrada já opera 24 horas por dia na colheita da cana-de-açúcar na Agro Cana Caiana, localizada na região de Lençóis Paulista, SP. "A direção autônoma é controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento, sendo utilizada exclusivamente nos trechos mapeados da fazenda onde acontece a colheita", explica Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. O novo Axor 3131 atua lado a lado com as colhedoras de cana, também de condução autônoma, que fazem a colheita e o corte, já lançando a cana picada diretamente na carroceria do caminhão. A velocidade média dos veículos gira em torno de 6 km/h na área da colheita. Terminado o carregamento, o motorista assume o controle do Axor para a etapa de transbordo aos treminhões, ou seja, o descarregamento da carga nos caminhões de maior capacidade, que completam o ciclo de transporte levando a cana às usinas de açúcar e etanol. A central de operações da Agro Cana Caiana cria, em seus com-

Porto Seco Centro Oeste é o novo operador do TECA Belém

O Grupo Porto Seco Centro Oeste (Fone: 62 3310.6100), à frente de um dos maiores portos secos do país em Goiás, é o novo operador logístico do Terminal de Cargas (Teca) do Aeroporto Internacional de Belém. "Chegamos a Belém para trazer nossa experiência de 20 anos à frente do Porto Seco de Anápolis, para somar conhecimentos, realizar grandes e potenciais negócios na região e para fazer do terminal de Belém um dos maiores terminais do modal aéreo do Norte do Brasil", garante o diretor de Operações do Grupo, Everaldo Fiatkoski Jr. Segundo dados da Infraero, somente

no primeiro trimestre deste ano o terminal movimentou 430 toneladas de cargas que, se comparado ao mesmo período do ano anterior, quando foram processadas 255 toneladas, representa um aumento de 90%. O Terminal de Cargas do Aeroporto de Belém (Val-de-Cans), a exemplo do acontecido com os aeroportos de Goiânia, GO, Curitiba, PR, Vitória, ES, São José dos Campos, SP, e Recife, PE, segue a partir de então o novo modelo comercial da Infraero, de expansão do portfólio de serviço e de produtos de logística integrada e ampliação da parceria com a iniciativa privada.

Saraiva instala Centro de Distribuição em Extrema, MG

Uma das maiores redes varejistas de educação, cultura e entretenimento, a Saraiva (Fone: 11 3065.7200) conta com um novo Centro de Distribuição em Extrema, MG, com a operação logística a cargo da CEVA Logistics. Esta nova estrutura, juntamente com a dos outros dois CDs em Cajamar, SP, e Salvador, BA, trará maior eficiência à malha logística, agilidade nas entregas e velocidade no abastecimento das mais de 100 lojas da Saraiva, além de concentrar a operação de eletrônicos – telefonia, informática, acessórios e games – para as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. E a escolha da cidade se deveu

à sua localização, que permite fácil acesso à malha logística daquelas regiões, o que trará uma entrega em menor tempo, de forma mais dinâmica, com ganho de qualidade para a jornada de compra do cliente. "Com este novo CD reforçamos nossa estratégia de aprimorar, cada vez mais, a experiência dos clientes e a omnicanalidade, com a integração entre as lojas físicas e o e-commerce. Resultando não só em maior agilidade nas entregas a nível nacional, mas também em velocidade no abastecimento das lojas físicas da Saraiva", afirma Alexandre Faria, gerente de logística da empresa.

putadores, as rotas de produção por meio de georreferenciamento, controlando a colhedora e o caminhão no campo via satélite. "Com alta precisão de centímetros, o caminhão só circula por onde o sistema indica, aumentando assim a produtividade da operação. Com uma bitola maior, até 3 metros, o caminhão opera sem passar por cima das áreas de plantio, preservando o solo e os brotos das futuras plantas", completa Henrique Belei, sócio-proprietário da Agro Cana Caiana e diretor de engenharia da Grunner Tec. Segundo Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing

Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, a utilização de caminhão, em substituição a tratores, agiliza o processo de transbordo dentro das fazendas, trazendo mais produtividade, menos consumo de combustível e menor custo operacional. Ainda de acordo com o executivo, a solução é tão eficiente e rentável que já começou a conquistar outros clientes do setor canavieiro. "Mais 16 caminhões Axor 3131 de direção autônoma foram negociados neste mês para realizar a operação de colheita de cana, o que já é o primeiro fruto da parceria da Mercedes-Benz com a Grunner."

Kiabi escolhe a ID Logistics para gerenciar as operações logísticas no Brasil



A ID Logistics (Fone: 11 3809.2600) está gerenciando toda a operação logística da Kiabi no Brasil – uma das maiores redes de moda da França, que inaugurou recentemente sua primeira loja no País. A rede fashionista francesa já está em pleno funcionamento em um espaço de 1500 m² no Shopping Ibirapuera, em São Paulo, SP, com produtos de vestuário, acessórios e calçados para toda a família. Já o Centro de Distribuição da Kiabi fica em Jundiaí, SP. A ID Logistics é responsável pelo recebimento, conferência, armazenagem, separação e entrega (transporte) nas lojas da Kiabi, bem como atividades correlatas: etiquetagem, dobradura das roupas, encabidamento de peças, etiquetagem de preço, fita de marcação de tamanho e lacre antifurto. Rodrigo Bacelar, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Inovação da ID Logistics, destaca também a logística do e-commerce. "Em curto espaço de tempo, teremos ainda a operação de e-commerce, na qual haverá a possibilidade, por exemplo, de o cliente solicitar para experimentar a roupa na loja e só comprar efetivamente caso goste", afirma. A marca Kiabi prevê a abertura de 40 lojas nos próximos cinco anos e apostou no Brasil para iniciar seu processo de expansão. "Iremos acompanhar a expansão da Kiabi por todo o Brasil. A parceria estabelecida tem foco de longo prazo, como já o temos na Europa", completa Bacelar.

Volvo faz, no Brasil, a primeira entrega comercial de caminhões com tecnologia autônoma do mundo

Pioneira ao apresentar o caminhão modelo VM com tecnologia autônoma numa operação real no Brasil há cerca de um ano, a Volvo anuncia agora a entrega comercial das primeiras unidades do veículo. "Dissemos que esse seria o primeiro caminhão com tecnologia autônoma comercialmente viável do mercado. Agora provamos isso com a entrega de um lote de veículos já para a colheita de cana de açúcar de 2018", afirma Wilson Lirrman, presidente do Grupo América Latina. O veículo foi desenvolvido pela área de engenharia avançada no Brasil, com apoio da matriz na Suécia. Segundo Lirrman, com o negócio, a Volvo torna-se a primeira marca a fazer a entrega comercial de um caminhão com tecnologia autônoma no mundo – que está sendo comercializada na forma de prestação de um serviço. "Podemos comparar com os serviços de TV a cabo ou internet que temos em casa. Existe um equipamento, mas não pagamos por ele e sim pelo serviço entregue", afirma Lirrman. "Estamos muito otimistas com essa nova tecnologia autônoma. Sem ela, a compactação de mudas impacta largamente na vida útil do canavial", afirma Paulo Meneguetti, diretor financeiro e de suprimentos da Usaçucar, grupo proprietário da Usina Santa Terezinha, para onde os caminhões foram destinados. O VM com tecnologia autônoma é equipado com um avançado sistema que permite a operação em modo autoguiado quando está dentro da lavoura de cana. Durante a



colheita, o veículo é capaz de "visualizar" de forma virtual as linhas de plantação e seguir sozinho por elas, sem interferência direta do condutor. "A precisão de 2,5 cm é um número impossível de atingir por um motorista. Com isso, reduzimos drasticamente as perdas por pisoteamento das mudas novas, um dos maiores problemas de produtividade de nosso cliente", afirma Alan Holzmann, diretor de planejamento estratégico de produto da Volvo na América Latina. Para conseguir tamanha precisão, o caminhão tem um sistema de geolocalização que identifica com exatidão o caminho a ser seguido e aciona o sistema de direção. "Durante a colheita operamos 24 horas por dia, sete dias por semana. À noite temos dificuldade adicional para evitar o pisoteio. Tudo será minimizado com o caminhão de tecnologia autônoma", afirma Meneguetti. A nova tecnologia não elimina o papel do motorista. Ele continua responsável por conduzir o veículo até as linhas de plantação e depois para o ponto de descarga, reiniciando um novo ciclo.

Blu Logistics anuncia parceria com a ICS Logistics

Já está em operação a mais nova unidade da Blu Logistics (Fone: 11 5671.8382), a Blu Campinas. Estruturada em parceria com a ICS Logistics, a nova filial vai centralizar as operações de carga aérea para a Blu e oferecer serviços como armazenagem e segre-

gação, consolidação de cargas, serviço SEA/AIR, carga expressa/especial com atendimento 24/7 e serviço Door to Door. Com forte expertise no segmento aéreo e já baseada em Campinas, SP, a ICS foi escolhida para centralizar todas as operações da modalidade. 

Deixe a RETRAK movimentar seus produtos



Transpaleteira
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica
1,6t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira a
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t