

# REVISTA **Logweb**

referência em logística

| [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) | edição nº 185 | Novembro 2017 | R\$ 22,00 |

- Agrologística
- Armazenagem
- Automação
- Comércio Exterior
- E-commerce
- Embalagem
- Logística Portuária
- Movimentação
- Multimodal
- Operações Logísticas
- PDV
- Supply Chain
- Tecnologia da Informação



## SEGURANÇA E TECNOLOGIA NO TRC



COBERTURA  
DA FENATRAN

Área líquida de armazenagem (m<sup>2</sup>)

Eficiência energética (%)

QUANTO MAIOR A ÁREA LÍQUIDA DE ARMAZENAGEM E MAIS EFICIÊNCIA ENERGÉTICA,  
MAIS RESULTADO PARA SUA OPERAÇÃO LOGÍSTICA.



FAÇA AS CONTAS  
**ALUGUE UM GALPÃO GLP**

A GLP, líder de mercado com presença na China, Japão, Estados Unidos e no Brasil, tem a solução perfeita para a sua operação logística: galpões em localizações estratégicas e expertise global em instalações logísticas com alta eficiência operacional.

Traga sua operação para um galpão GLP e maximize seus resultados.



GLP GUARULHOS (SP)  
418.496 m<sup>2</sup> de área total



GLP DUQUE DE CAXIAS (RJ)  
342.905 m<sup>2</sup> de área total



GLP CAMPINAS (SP)  
181.266 m<sup>2</sup> de área total



GLP LOUVEIRA I (SP)  
138.096 m<sup>2</sup> de área total



GLP IMIGRANTES (SP)  
133.876 m<sup>2</sup> de área total



GLP IRAJÁ (RJ)  
109.751 m<sup>2</sup> de área total



GLP CAJAMAR (SP)  
77.643 m<sup>2</sup> de área total



GLP LOUVEIRA VIII (SP)  
77.482 m<sup>2</sup> de área total

GLP Jundiaí III (SP) – 92.950 m<sup>2</sup>  
GLP Ribeirão Preto (SP) – 59.741 m<sup>2</sup>  
GLP Jundiaí I (SP) – 53.343 m<sup>2</sup>

GLP Jundiaí II (SP) – 45.193 m<sup>2</sup>  
GLP Itapevi I (SP) – 34.995 m<sup>2</sup>  
Cond. Emp. Barão de Mauá (SP) – 24.703 m<sup>2</sup>

Cond. Emp. Atibaia – 19.323 m<sup>2</sup>  
GLP Louveira IV (SP) – 18.854 m<sup>2</sup>  
GLP Jandira II (SP) – 18.147 m<sup>2</sup>



Publicação, especializada em  
logística, da Logweb Editora Ltda.  
Parte integrante do portal  
[www.logweb.com.br](http://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  
Cel.: 11 94390.5640  
(MTB/SP 12068)  
[jornalismo@logweb.com.br](mailto:jornalismo@logweb.com.br)

**Redação**

Carol Gonçalves (MTB 59413)  
[redacao2@logweb.com.br](mailto:redacao2@logweb.com.br)

**Diretora Executiva**

Valéria Lima de Azevedo Nammur  
[valeria.lima@logweb.com.br](mailto:valeria.lima@logweb.com.br)

**Diretor de Marketing**

José Luiz Nammur  
[jlammur@logweb.com.br](mailto:jlammur@logweb.com.br)

**Diretor Administrativo-Financeiro**

Luís Cláudio R. Ferreira  
[luis.claudio@logweb.com.br](mailto:luis.claudio@logweb.com.br)

**Administração**

Wellington Christian Borsarini  
[admin@logweb.com.br](mailto:admin@logweb.com.br)

Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)  
[admin.2@logweb.com.br](mailto:admin.2@logweb.com.br)

**Diretora Comercial**

Maria Zimmermann Garcia  
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545  
[maria.garcia@grupologweb.com.br](mailto:maria.garcia@grupologweb.com.br)

Fernanda Chiarello (Estagiária)  
[comercial.2@grupologweb.com.br](mailto:comercial.2@grupologweb.com.br)

**Gerência de Negócios**

Cleo Brito - Cel.: 11 99666.9504  
[cleo@logweb.com.br](mailto:cleo@logweb.com.br)

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077  
[nivaldo@logweb.com.br](mailto:nivaldo@logweb.com.br)

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607  
[oliveira@logweb.com.br](mailto:oliveira@logweb.com.br)

**Diagramação**

Alexandre Gomes

## TRC em destaque nesta edição

O Transporte Rodoviário de Cargas – TRC é o destaque desta edição de *Logweb*.  
Primeiramente com a cobertura da FENATRAN 2017, evento realizado em

São Paulo, SP, em outubro último e que sinalizou a retomada do setor, após um período de vendas pífiás. Afinal, o segmento de transporte e logística é um dos principais sinalizadores de desempenho da economia.

Neste sentido, a matéria que analisa o evento aponta os negócios fechados e as perspectivas dos participantes, principalmente das montadoras – todas as sete marcas de caminhões que participaram da FENATRAN fecharam negócios –, além de indicar os lançamentos efetuados. Mais que uma cobertura do evento, um “banho de otimismo” com relação ao futuro.

No segundo foco, várias matérias mostram a segurança e a tecnologia no TRC. A começar pelo novo Manifesto de Carga Eletrônico 3.0 (MDF-e), em vigor desde o dia 2 de outubro último e que reúne, em um único documento, informações sobre o transporte contidas nos documentos de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e). Uma matéria que elucida este assunto, mostrando as mudanças, os cuidados, os benefícios e as consequências da não adoção.

A segunda matéria trata do seguro de transporte de carga que, além de obrigatório, é indispensável nos dias de hoje. Destaque para a sua importância, os recursos disponíveis e as mudanças ocorridas no segmento. Foco, também, no seguro para operações de comércio exterior.

Em seguida temos o rastreamento e o monitoramento que, além de oferecerem segurança, também possibilitam mais qualidade nos serviços prestados. Aqui, são analisados temas como as vantagens, as mudanças tecnológicas ocorridas e o fator custo, se ainda impeditivo ou não ao maior uso destes recursos.

Finalizando, temos o Gerenciamento de Risco, que promove ganhos logísticos, financeiros, corporativos e de imagem. Aqui também são apontados os benefícios, a questão da segurança e a criação de um plano de GR, incluindo os entraves para isto.

Acreditamos que são informações que mostram, como dizemos, a segurança e a tecnologia no segmento de transporte rodoviário, setor grandemente afetado pela crise econômica.

E, aproveitando esta última edição de 2017 da *Logweb* impressa – em dezembro e janeiro teremos a *Logweb* Digital –, queremos desejar aos nossos parceiros, anunciantes e leitores, um ano de 2018 de grandes resultados positivos no sentido profissional e pessoal. E dizer que, pelo que temos acompanhado, promete ser um ano com mais desenvolvimento econômico, deixando para trás um período de recessão. Feliz 2018.

Os editores



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb\_editora



logweb\_editora



Canal Logweb

## Capa

- 8 Novo Manifesto de Carga Eletrônico aquece demanda do seguro para transporte
- 30 Além de obrigatório, seguro de transporte de carga se torna indispensável nos dias de hoje
- 36 Rastreamento e monitoramento: Uso de tecnologias e sistemas garante segurança do veículo e da carga
- 41 Gerenciamento de Risco: Mensurar ameaças é fundamental para melhorar as operações e reduzir custos

- 6 **evento**  
Programa de Excelência em Transporte da Ypê continua promovendo as empresas participantes
- 12 **evento**  
FENATRAN 2017 sinaliza retomada do segmento de transporte rodoviário de cargas
- 24 **intralogística**  
Vencedora do IFOY 2017 fala sobre a premiação, que tem a *Logweb* como jurada
- 26 **parceria**  
Grupo KION e Águia Sistemas se unem para oferecer soluções integradas em intralogística
- 28 **condomínios logísticos**  
Juros menores ajudam a melhorar o cenário de procura por imóveis corporativos e industriais
- 46 **entrevista**  
Vice-Presidente para a América Latina da BYD, Stella K. Li concede entrevista exclusiva para a *Logweb*
- 48 **fique por dentro**
- 11, 23, 29 e 44 **Notícias Rápidas**

### ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

- 45 Os Microdesencontros da Macroeconomia

## 50 Logweb Digital



### Agenda

Consulte no portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

[www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)



**Yale®**  
Pessoas. Produtos. Produtividade.

**YALE MX®  
MOVIMENTO MAIS  
COM MAIS POTÊNCIA  
E MENOS CONSUMO.**

A Yale tem o prazer de apresentar sua nova empilhadeira produzida no Brasil. A Yale MX® conta com a exclusiva Tecnologia de Potência Variável®, que possibilita equilibrar a relação potência X consumo em seus dois modos de desempenho. Assim você customiza seu equipamento de acordo com a demanda e os resultados são verificáveis em sua operação, ou seja, redução nos custos operacionais de sua frota, o que traz muito mais rentabilidade ao seu negócio.



**PRODUTO DE FABRICAÇÃO NACIONAL**

Encontre seu distribuidor. Acesse: [www.yalebrasil.com.br](http://www.yalebrasil.com.br)

# Programa de Excelência em Transporte da Ypê continua promovendo as empresas participantes

O PETY – Programa de Excelência em Transportes Ypê, realizado pela Química Amparo (Fone: 19 3808.8000), mais conhecida pela marca Ypê, e do qual a revista *Logweb* é divulgadora oficial, continua agitando o segmento de transportes.

## Reconhecimento

“Recebemos diversas ligações de parceiros que viram a matéria e a premiação através da revista e, com isso, novas oportunidades de negócios foram surgindo após essa divulgação.”

O relato é de Daniel Nascimento Santos, gerente comercial e de operações da Ferreira & Salles Logística e Transportes (Fone: 71 3394.1600), sobre a mudança no “olhar do mercado” pelo fato de a sua empresa ter ficado em primeiro lugar, na edição passada do PETY, na categoria Carga Fracionada.

Com relação às mudanças ocorridas ao participar deste Programa, Daniel diz que entre elas está o melhor acompanhamento das entregas, identificando pontos que precisavam ser aprimorados para um melhor atendimento dos seus clientes.

“Estamos melhorando nossos processos internos, investindo ainda mais em capacitação de nosso pessoal administrativo e operacional, revendo, elaborando, otimizando e desenvolvendo novos processos e rotinas para um melhor acompanhamento e o cumprimento dos prazos para que possamos, quem sabe, sermos novamente ganhadores do prêmio em 2018, não só no segmen-

to de cargas fracionadas, mas nos demais segmentos. E, atuando desta forma, temos o objetivo de sermos referência no segmento de transportes e, assim, poder alcançar um número maior de clientes, primando sempre pela qualidade no atendimento e cumprimento dos objetivos”, completa Daniel.

## Excelência

“Esse Programa tem grande importância, visto aproximar cliente e fornecedor a ponto de proporcionar visibilidade sobre a operação. Visibilidade esta que integra plano de ação imediato para um resultado efetivo de excelência”, comenta, por sua vez, Luciano Baitelo, gerente operacional da T.G. Logística e Transportes (Fone: 19 3818.1749).

Ele lembra, ainda, que para se adequar às exigências do Programa, a empresa passou por um aprimoramento e pleno entendimento dos processos.

“Seja qual for o resultado, várias mudanças terão ocorrido na T.G. em razão de participar deste Programa. Principalmente no senso de prestar o melhor serviço possível. Serviço esse que começa no treinamento da equipe, passando pelo aceite da carga, alinhamento e cumprimento dos processos, bem como pela finalização da entrega na data e



**Daniel**, da Ferreira & Salles: A empresa está se preparando para ser novamente ganhadora em 2018, não só no segmento de cargas fracionadas, mas nos demais



**Luciano**, da T.G. Logística e Transportes: O PETY tem grande importância por aproximar cliente e fornecedor a ponto de proporcionar visibilidade da operação

horários agendados pelo cliente”, conclui o gerente operacional.

## Resultados positivos

A Valerini & Valerini Transportes (Fone: 16 3721.1484) já participou da versão 2016 do PETY. Com isso, obteve o aprimoramento e aperfeiçoamento dos processos desenvolvidos nos setores da empresa, desde as manutenções preventiva e corretivas e de sistema de monitoramento de veículos até o acompa-



nhamento final das entregas nos clientes.

"Além disso, houve mudanças no 'olhar do mercado' para a empresa em consequência desta participação. Tivemos a oportunidade de oferecer aos nossos outros clientes, como diferencial de nossa prestação de serviço, a mesma excelência exigida pelo Programa", comenta Gilson Antonio Valerini, diretor da empresa.



**Gilson**, da Valerini & Valerini: "Ao participar do PETY tivemos a oportunidade de oferecer aos nossos outros clientes, como diferencial, a mesma excelência exigida"



**Leandro**, da Onofre Barbosa: "Ao olharmos para cada processo que o PETY analisa entendemos toda a complexidade e as necessidades do nosso negócio"

Ele também aponta os principais benefícios alcançados pela Valerini & Valerini ao participar do PETY: o estreitamento e a maior confiabilidade entre transportador e cliente. E sobre os próximos passos da empresa para continuar competitiva, tanto do PETY, quanto em relação ao mercado como um todo, o diretor lembra que, como em todo processo de evolução, "nós buscaremos sempre estar melhorando a maneira de atender nossos clientes, sempre analisando suas necessidades e buscando atendê-las da melhor maneira possível".

### Mais melhorias

"O Programa trouxe uma proximidade extremamente positiva entre nós, como transportadores, e nossos clientes. Sentimos que ao olharmos para cada processo que o PETY analisa estávamos entendendo toda a complexidade e as neces-

sidades do nosso negócio, e, só assim, olhando para cada parte individualmente que conseguimos chegar a uma melhoria contínua do todo. Entendemos que após o PETY conseguimos transformar cada um de nossos colaboradores em reais donos do processo. O programa trouxe uma visão de dono do negócio para que, assim, eles pudessem nos mostrar,

como empresa, onde cada etapa da operação podia melhorar. Essa valorização do funcionário trouxe uma visão mais sistêmica e menos operacional. Aproveitamos também toda a vontade e disponibilidade da Ypê para melhorar nossos processos internos e aproximar nossa equipe da equipe da Química Amparo", comenta, agora, Leandro Crepaldi Barbosa, diretor da Transportadora Onofre Barbosa (Fone: 14 3312.8000).

Sobre o "olhar do mercado" para a sua empresa em consequência da participação no Programa, ele diz que conseguiram aplicar as melhorias que o PETY trouxe para as demais necessidades da empresa – além de olhar o mercado de maneira mais estratégica e menos operacional. Transformando, assim, a rotina em momentos de grande intensidade de melhoria.

Leandro reforça que o Programa trouxe grandes melhorias. "Mas acreditamos que o mais difícil é a manutenção da qualidade do serviço e a melhoria diante das novas dificuldades e demandas do mercado. Para isso entendemos que nossos próximos passos são visando estar sempre atentos a essas demandas e transformações do mercado. Estar pronto para aplicá-las da melhor forma na nossa empresa e buscar cada vez mais essa proximidade entre empresa, funcionários, fornecedores e clientes", completa. Logweb



## O MERCADO DE ALTA COMPETITIVIDADE PEDE BAOLI.

A linha de empilhadeiras Baoli atende a demanda de empresas e mercados de alta competitividade, em que há necessidade de obter o máximo retorno, viabilizando operações com baixo custo operacional.

**Baoli, o melhor custo-benefício da categoria.**



**(19) 3115 0754**  
comercial@baoli.com.br  
www.baoli.com.br

# Novo Manifesto de Carga Eletrônico aquece demanda do seguro para transporte

**D**esde o dia 2 de outubro último, o mercado brasileiro de transporte passou a ter um controle ainda mais rígido sobre a documentação envolvendo a movimentação de mercadorias.

Naquela data, entrou em vigor o novo Manifesto de Carga Eletrônico 3.0 (MDF-e), um documento fiscal e jurídico autorizado pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo – SEFAZ-SP que reúne em um único documento informações sobre o transporte contidas nos documentos de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e).

Com isto, o Seguro de Carga deverá ser informado no Conhecimento de Transporte Eletrônico – Ct-e 3.0, no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e. O preenchimento tornou-se obrigatório porque a versão do MDF-e está sendo atualizada para 3.0. E, com a mudança, todos os transportadores rodoviários deverão informar os dados do seguro, com sua devida averbação junto à seguradora, no MDF-e. Quem deixar de fazê-lo terá seu manifesto de carga rejeitado.

“O não cumprimento da lei pode causar multas para a transportadora e para o tomador de serviço. É bom lembrar que o MDF-e é o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais emitido para resumir a operação de transporte e, sendo assim, é obrigatório que se tenha todos os documentos fiscais, seja NF-e ou CT-e, contidos em um veículo no documento fiscal chamado MDF-e”, explica Ronnie Birolim, diretor da Soften Sistemas (Fone: 11 3522.9234), empresa que produz e

comercializa sistemas para gestão fiscal e empresarial.

Ainda de acordo com ele, em síntese, o seguro é uma apólice contratada pela transportadora e pelo proprietário da carga que cobre diversos riscos, como danos por qualquer natureza, roubos ou furtos, prejuízos decorrentes da operação de carga e descarga no transporte da mesma, entre outros.

Birolim destaca que no Brasil há seis tipos de seguros de cargas, mas os dois mais utilizados são o RCTR-C (Responsabilidade Civil Transportador Rodoviário de Cargas), que é obrigatório a qualquer empresa transportadora registrada na ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e garante reembolso de indenizações por acidentes, tais como colisões, capotagens, incêndios, explosões ou qualquer sinistro neste sentido; e o RCF-DC (Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga), que cobre riscos contra roubo das cargas.

“Apesar de não ser obrigatório, o RCF-DC representa uma segurança econômica muito importante, principalmente quando analisamos o mapa da violência no Brasil e vemos que os roubos de carga têm crescido nos últimos meses, inclusive no eixo Rio-São Paulo”, afirma Birolim. Mas, em vista da lei, a transportadora precisa, obrigatoriamente, pagar o RCTR-C.

## Atenção especial

Para Ricardo Guirao, diretor de Transporte da consultoria e corretora de seguros Aon Brasil (Fone: 11 4700.4700), o documento requer uma atenção especial, pois condiciona uma série de informações aos transportadores e embarcadores. “No aspecto do seguro, é necessário declarar o nome da seguradora, CNPJ, número da apólice e o número da averbação da carga”, esclarece.

Ainda no quesito “cuidado”, o diretor da Soften Sistemas lembra que se o software não for atualizado, as modificações exigidas não serão cumpridas e, consequentemente, ocorrerão multas ao transportador da carga.

Guirao, da Aon Brasil, também destaca que o processo de emissão de

apólice de seguros pode ser demorado. Nestes casos, a corretora orienta seus clientes transportadores a declarar no MDF-e o número da proposta da companhia de seguro, até que a apólice esteja efetivamente emitida.

## Mudanças

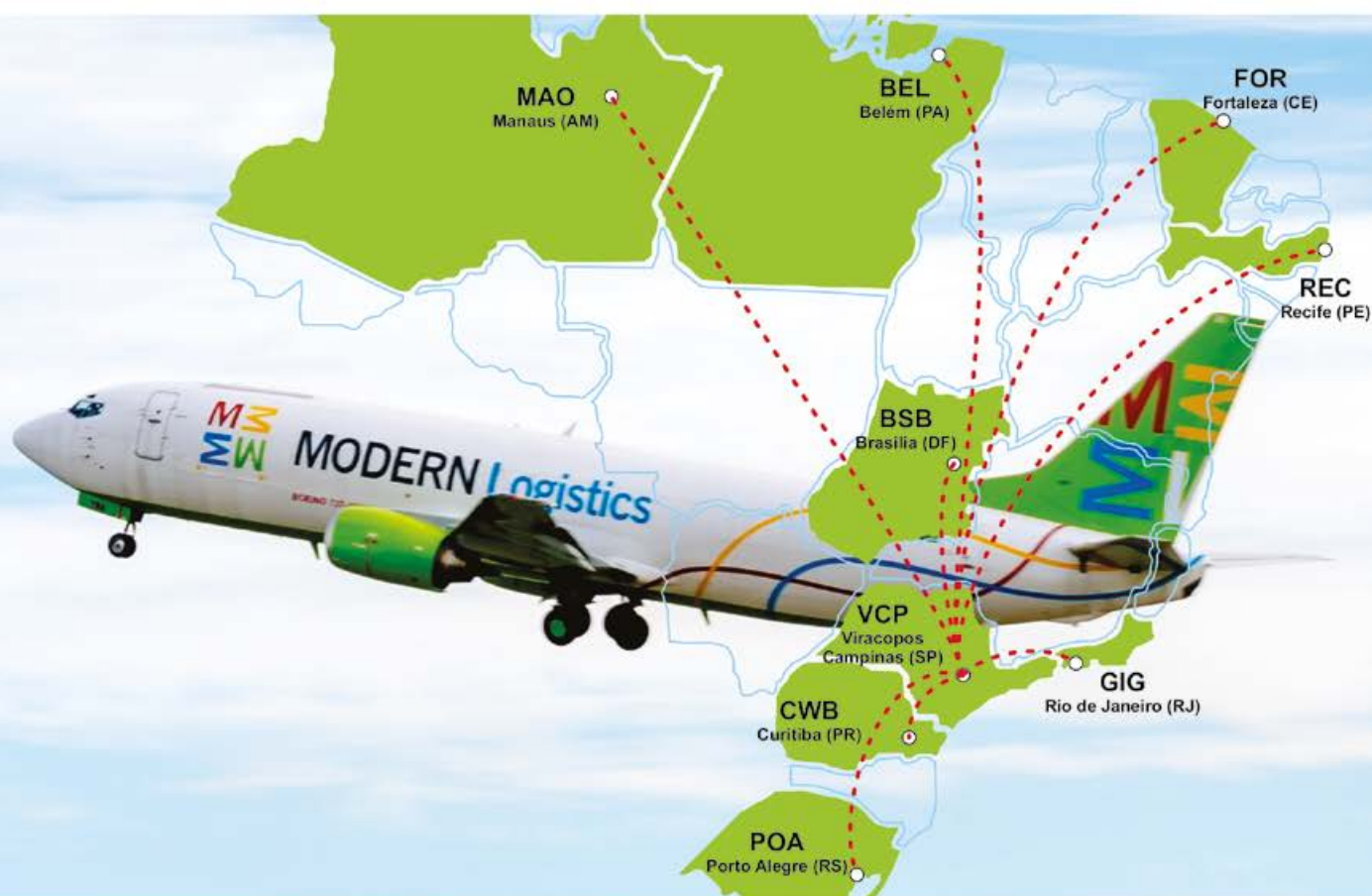
Sobre o que este novo documento provoca de mudanças para transportadores e embarcadores, Birolim, da Soften, diz que a nova versão do MDF-e tem a finalidade de acelerar o registro em lote dos documentos fiscais e identificar a carga e suas



**Guirao, da Aon Brasil:** O documento diminui bastante o tempo de parada nos postos fiscais, porque vai passar a direcionar o que precisa ser verificado

# Nesse final de ano, conte com a MODERN para gestão e transporte de suas cargas.

HWD



A exclusiva frota de aeronaves cargueiras da **MODERN** coloca os principais mercados do país a algumas horas da sua empresa, com rapidez e segurança.



**Transporte  
Terrestre**

**Armazenagem**

**Serviços  
Logísticos**

**Planejamento  
Estratégico**

**MZ  
MODERN Logistics**

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

[WWW.MODERN.COM.BR](http://WWW.MODERN.COM.BR)

f /MODERNLOGISTICS

in /COMPANY/MODERNLOGISTICS

características. “As mudanças são nas informações sobre o tipo de transportador, seguro da carga (informação obrigatória), informação sobre produtos perigosos, informações para ANTT, inclusão do Time Zone, entre outras”, diz ele.

Por sua vez, Guirao, da Aon Brasil, lembra que para o transportador, o documento será obrigatório nos transportes de cargas de terceiros e em viagens interestaduais, onde a emissão deve ser realizada antes do início da viagem. Já para o embarcador que transporta em veículo próprio ou contrate embarques autônomos, também será preciso realizar a emissão do MDF-e 3.0.

Além disso, a certificação do documento continuará sendo realizada da mesma maneira. “As etapas permanecem iguais. Então, continua sendo necessário que o transportador realize a certificação antes do início de toda a viagem, tomando como base o passo a passo da emissão do documento de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e)”, comenta Guirao. As apólices de Responsabilidade Civil para Transporte, negociadas por meio de estipulação, também seguem o mesmo conceito.

## Benefícios

Com relação aos benefícios trazidos por este novo Manifesto, o diretor da Soften Sistemas os resume em quatro, sendo eles a redução do tempo de fiscalização, pois as informações contidas no MDF-e são resumidas. Facilita também o relacionamento com clientes, pois se tem a possibilidade de envio de informações de forma automática e online para todos envolvidos na operação. Ser ecologicamente correto é um benefício para todos os documentos fiscais eletrônicos, pois acaba ou reduz drasticamente a impressão de papéis e, consequentemente, seu arquivamento.

“O aumento da segurança é um fator a ser destacado, pois a informação fica centralizada e organizada. Antigamente tudo era feito com máquinas de datilografia,

onde não se tinha cópias do documento. Hoje, tudo fica armazenado na nuvem ou em um servidor seguro (meio eletrônico)”, completa Birolim.

De fato, como diz Guirao, da Aon Brasil, o documento vai facilitar a fiscalização, pois consolida as principais informações em um único lugar. “O documento diminui consideravelmente o tempo de parada nos postos fiscais, porque vai passar a direcionar o que precisa ser verificado. Além disso, por ser totalmente digital, a emissão é facilitada”, afirma.

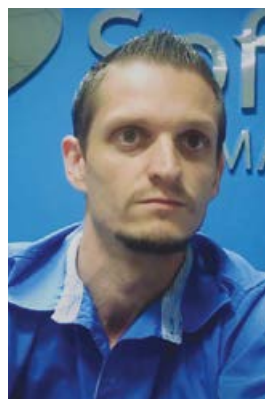
## Problemas na adoção e na não adoção

Os participantes desta matéria especial também falam dos problemas para a adoção do novo Manifesto, e também de sua não adoção.

No primeiro caso, Birolim, da Soften Sistemas, diz que um problema para adoção deste novo modelo esbarra em uma empresa que descuida da parte fiscal e acaba ficando com um sistema obsoleto, sem atualizações. Outro detalhe é que esta atualização provavelmente gerará custos, e isso acaba sendo um empecilho para um setor que já tem grandes custos operacionais.

“Os problemas estão no processo de emissão de apólice de seguros, que pode ser demorado. No entanto, para ajudar nossos clientes a solucioná-los, além de toda a consultoria e corretagem que já prestamos ao mercado de transporte, temos um importante parceiro, a AT&M, para ajudar nossos clientes a se adequarem às novas regras. Dessa maneira, vamos disponibilizar quase que instantaneamente o número da averbação online para transportadoras e embarcadores declararem no MDF-e 3.0”, completa Guirao, da Aon Brasil.

Já se reportando aos problemas que ocorrerão caso o transportador não atualize seu sistema e, assim, não cumpra as novas normas, o diretor da Soften Sistemas diz que o principal deles é ser fatalmente impactado por uma multa – ela poderá ocorrer no momento do transporte ou posteriormente, caso haja uma fiscalização na empresa.



**Birolim, da Soften Sistemas:** Muitas empresas transportadoras simplesmente não sabiam que eram obrigadas a ter o seguro para avarias (RCTR-C)

## Demanda do Seguro

Este novo Manifesto de Carga Eletrônico 3.0 acaba aquecendo o demanda por seguro, pois, segundo Guirao, da Aon Brasil, impõe uma série de obrigações aos transportadores, que precisarão ter mais atenção ao emitir uma apólice de seguro. Além disso, faz o mercado brasileiro de transporte ter um controle ainda mais rígido sobre a documentação envolvendo a mo-

vimentação de mercadorias, o que abre espaço para consultorias e corretoras prestarem um serviço mais eficaz e assertivo aos clientes.

Além disso, embarcadores que não contratam seguro devem passar a fazê-lo, em razão da necessidade do número da apólice e da averbação no MDF-e. Isso vale para contratações de autônomos ou transportadores em veículos próprios.

“Aqui um fato curioso ocorre. Muitas empresas transportadoras simplesmente não sabiam que eram obrigadas a ter o seguro para avarias (RCTR-C). Porém, este seguro é obrigatório desde a década de 60! Sendo assim, agora como o governo exigiu que a apólice seja informada, acaba que o transportador tem que correr atrás, urgentemente, de fazer um seguro de carga para cumprir com as obrigações legais. Caso não o faça terá problemas fiscais”, finaliza Birolim, da Soften Sistemas. **Logweb**

## Hyster-Yale anuncia nova solução de telemetria para frotas

A Hyster-Yale Group (Fone: 11 4134.4700) acaba de disponibilizar no Brasil uma solução exclusiva de telemetria, cujo principal objetivo é proporcionar uma melhor experiência no gerenciamento e controle de frota, quanto à produtividade, à disponibilidade e aos custos de manutenção e operação de equipamentos como paleteiras, empilhadeiras e máquinas de movimentação de contêineres. Algumas de suas funcionalidades são: fotografias aéreas que identificam pontos onde ocorreram colisões do equipamento e envio de e-mails de alertas e com base nos dados gerenciados via portal, possibilitando a gestão de parâmetros como produtividade, custos operacionais, manutenções preventivas e certificações dos operadores, informações que são disponibilizadas por meio de um Portal altamente customizável e de fácil manuseio. Todo o processo de telemetria da Hyster-Yale é monitorado por meio de uma rede de comunicação certificada internacionalmente e habilitada para todo o território nacional, uma vez que os dados são enviados a um servidor via rede de celular GSM, possibilitando que o cliente possa ter acesso ao sistema 24 horas por dia.

## Novus lança nova linha de data loggers sem fio

A Novus Produtos Eletrônicos (Fone: 51 3323.3618) apresenta o primeiro produto da sua nova linha de data loggers wireless, a família LogBox Connect. O LogBox BLE é um registrador de dados com tecnologia bluetooth para até três sensores analógicos e um digital. Os canais analógicos aceitam conexão direta de sensores de temperatura tipo termopar ou Pt100 e sensores para quaisquer outras grandezas com sinais em corrente ou tensão. O canal digital pode tanto registrar o horário de eventos, como a abertura de uma porta ou contar pulsos de um sensor de vazão. O usuário do LogBox BLE pode acessar os registros diretamente do seu smartphone utilizando o aplicativo LogChart BLE. Com uma conexão USB e o software NXperience é possível também trabalhar a informação diretamente em um computador. Ambos os aplicativos permitem configuração, coleta e análise de registros, além da possibilidade de publicá-los em nuvem, no portal Novus Cloud. Concebido para aplicações que exijam precisão no registro de dados de temperatura, como laboratórios, câmaras frigoríficas ou data centers, o LogBox BLE possui amplo display, suporte e conectores removíveis. Os próximos modelos da família LogBox Connect, com conectividade WiFi e celular 3G, serão lançados até o final de 2017.



# UNICARGO, FAZENDO SUA ENTREGA VOANDO!



laurenção  
DESIGN

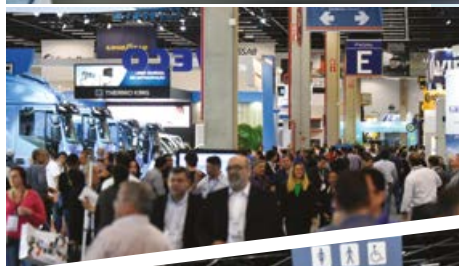


# UNICARGO

Tel. 11 2413.1700 [unicargo.com.br](http://unicargo.com.br)

# FENATRAN 2017 sinaliza retomada do segmento de transporte rodoviário de cargas

Segundo os organizadores, a 21ª edição do Salão Internacional de Transporte Rodoviário de Cargas foi um sucesso, tanto de público quanto no resultado comercial. Acompanhe a seguir o balanço do evento, as principais novidades dos expositores e as expectativas de negócios.



O intenso movimento de visitantes com decisão de compra e os negócios fechados durante os cinco dias da FENATRAN – Salão Internacional de Transporte Rodoviário de Cargas superaram as expectativas de expositores e da organização. A perspectiva desde o início era a de que a 21ª edição do Salão, que aconteceu de 16 a 20 de outubro, no São Paulo Expo, em São Paulo, SP, acompanharia os sinais positivos emitidos pela economia do país.

“Pelo retorno que tivemos dos expositores, essa edição foi uma virada para o setor, e se consolida como a melhor plataforma de negócios em transportes de cargas e logística”, avaliou Gustavo Binardi, diretor de eventos da organizadora, Reed Exhibitions Alcantara Machado. O setor de transporte e de logística é um dos principais sinalizadores de desempenho da economia e, considerando a movimentação registrada no evento, há fortes indícios da retomada do crescimento.

O público, que superou os 50.000 visitantes esperados, pôde ver as novidades em produtos e serviços preparadas pelos 350 expositores

e especialmente pelos principais fabricantes de caminhões, implementos rodoviários, autopeças, empresas de gestão de frotas e postos de combustíveis. Todas as sete marcas de caminhões que participaram da FENATRAN fecharam negócios, segundo Antonio Megale, presidente da Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, uma das idealizadoras do evento.

“O Salão foi um grande sucesso, tanto de público quanto no resultado comercial. As marcas estão aproveitando o momento de alavancagem da economia para retomarem a produção que estava parcialmente paralisada, e os frotistas estão aproveitando para renovar seus veículos”, afirmou.

Para José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, também idealizadora da feira, o evento superou as expectativas. “Acredito que essa pode ser considerada a FENATRAN da virada. Um marco na retomada da economia após uma crise sem precedentes. Estamos todos muito otimistas e esperançosos de que dias melhores virão”, disse. Fernandes afirmou, ainda, que todos os segmentos envolvidos com o transporte rodoviário de cargas demonstraram intenção de voltar a investir.

# MONTADORAS

As fabricantes de caminhões anunciaram diversas novidades na feira, desde os mais recentes modelos das linhas de uso urbano e extrapesada, até serviços de conectividade.

## Primeiro caminhão autônomo foi novidade da Volvo

O primeiro caminhão autônomo já testado em uma operação real para o setor de transporte no Brasil foi apresentado no estande da Volvo. O VM Autônomo, concebido para atuar no segmento sucroalcooleiro, foi projetado para reduzir a praticamente zero as perdas de produtividade provocadas pelo pisoteamento de brotos na plantação de cana de açúcar. Conduzido sem a intervenção do motorista, o caminhão roda ao longo das linhas da plantação sem passar por cima das soqueiras. "Com uma precisão de 2,5 centímetros, ele reduz as perdas a valores mínimos", explicou Roberson Oliveira, gerente de pesquisa e engenharia avançada do Grupo Volvo América Latina.

A marca sueca também apresentou serviços de conectividade para oferecer mais possibilidades de rendimento e produtividade aos clientes. Um deles é a Manutenção Inteligente, uma central de monitoramento conectado e de planejamento, que permite, ainda, o agendamento de manutenções preventivas para os caminhões. Outro lançamento foi a Gestão de Combustível, uma consultoria remota de consumo de combustível, criada para reduzir gastos com diesel, que chegam a representar 50% dos custos do transportador.

Bastante entusiasmado com os resultados do Salão, o diretor da área comercial da Volvo Caminhões, Bernardo Fedalto, considerou o evento um marco. "Calcula-



mos a venda de cerca de R\$ 600 milhões em veículos, por volta de 1.500 unidades, que devem ser comercializados a partir dessa edição, fora os R\$ 300 milhões em serviços. Destacamos também que a taxa de conversão dos atendimentos foi de mais de 50% em 2017, número inédito. Recebemos muitos clientes médios e grandes, com lotes de 20, 30, 40 veículos", comemorou.

## Modelos off road 2018 da DAF tiveram venda exclusiva na Fenatran



A DAF mostrou durante a feira seus inéditos modelos para estrada de terra: XF 105 e CF85, frutos de investimentos de R\$ 50 milhões. Capazes de aguentar a severidade de indústrias como a canavieira e de celulose do Brasil, ambos os modelos são equipados com motor Paccar MX 13, de 12,9 litros: o CF85 com potência de 460 cv e o XF105 de 520 cv. Entre os destaques dos novos veículos está a tecnologia Hill Start Raid, botão que auxilia na partida dos caminhões em ângulos difíceis de rampa.

O presidente da DAF Caminhões Brasil,

Michael Kuester, explicou que entre outras novidades, a empresa está estruturando seu banco de financiamento, com investimento de R\$ 100 milhões. Além disso, com o objetivo de chegar a 33 pontos de atendimento até o final do ano, a DAF calcula ter investido mais R\$ 200 milhões.

Atualmente, a marca possui entre 5% e 6% de market share no Brasil, mas a intenção é aumentar essa participação com estratégias, como o aumento de concessionárias. "No ano que vem, queremos chegar a 10% de atuação no segmento, e pretendemos ter 45 concessionárias nos próximos cinco anos", revelou Luis Gambim, diretor comercial da companhia.

Sobre os resultados na feira, o profissional disse que a DAF conseguiu realizar vendas efetivas. "Todos os pedidos feitos durante o Salão foram de clientes com alto potencial de compra, e que certamente contribuirão para o crescimento das nossas operações no Brasil", ressaltou.

## MAN estreou primeiro caminhão 100% elétrico



A MAN Latin America – Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentou o primeiro caminhão 100% elétrico totalmente desenvolvido no Brasil. O e-Delivery foi projetado para entregas urbanas, tem autonomia de até 200 quilômetros e está disponível nos modelos de 9 e 11 toneladas. Para o procedimento de recarga, abrange duas opções: a rápida, em que é possível assegurar 30% da carga em apenas 15 minutos, e pode ser realizada várias vezes ao longo da rota do veículo para aumentar sua autonomia; e a lenta, que em três horas atinge a capacidade máxima.

Mais do que conhecer o novo modelo, o público visitante da feira pôde conversar e interagir com ele por meio de uma ação realizada com inteligência artificial, através da plataforma de computação cognitiva IBM Watson. Por meio de sua voz no Brasil, nomeada Isabela, o software interagiu como um integrante do time Volkswagen Caminhões e Ônibus, tirando dúvidas dos visitantes e contando tudo sobre o caminhão da marca – sempre em linguagem natural humana.

A MAN também demonstrou as novas versões da família Delivery, que vão de 3,5 a 13 toneladas, como o Delivery Express, para entregas urbanas, e os Deliverys 4.150, 6.160, 9.170, 11.180 e 13.180.

Outra família exposta foi a Constellation, com várias versões. O protótipo VW Constellation 33.440 Tractor, por exemplo, é destinado aos segmentos canavieiro, no transporte da cana-de-açúcar do campo para a usina, e no madeireiro, para levar toras de madeira reflorestada. A marca destacou ainda o 25.420 com suspensão pneumática para atender à demanda de cargas sensíveis, que necessitam de maior conforto no transporte, e o 17.280 Tractor, na versão 4x2 sem Arla 32. Ainda na família Constellation, a MAN fez a estreia do pacote Robust, à venda a partir de janeiro de 2018, que se soma às já conhecidas linhas Trend e Prime e promete robustez necessária para quem precisa de um caminhão com durabilidade e baixo custo de investimento.

Para o diretor de vendas de caminhões, Antonio Cammarosano Filho, o nível dos visitantes surpreendeu. “Teve um público muito grande que veio querendo fechar negócio, o que ficou muito acima da nossa expectativa inicial. O nosso estande ficou lotado de segunda a sexta”, afirmou. Segundo a empresa, esta foi a maior participação da marca da Fenatran.

## Ford comemorou os 60 anos do F-600

A Ford aproveitou a feira para comemorar os 60 anos do caminhão F-600, primeiro produzido no Brasil com alto índice de conteúdo nacional. A empresa também apresentou o Cargo Connect, caminhão com configuração 8x2 equipado com tecnologias de sensores, câmera, radar e outros recursos que trazem um novo nível de produtividade, controle, segurança e conectividade para o motorista e o gerenciamento da frota. Na área de segurança, o modelo traz inovações como sistema autônomo de frenagem, alerta de ponto cego, assistente de permanência em faixa, piloto automático adaptativo, alerta de fadiga e monitoramento de 360 graus do caminhão com câmeras conectadas a uma central de operações.

A montadora apresentou também o Boné Alerta, criado no Brasil, que dispõe de recursos inteligentes que ajudam o motorista a dirigir com mais segurança. Seu objetivo é alertar o caminhoneiro aos primeiros sinais de sono ao volante para fazer uma parada e descansar antes de seguir viagem. Ele é equipado com sensores que monitoram os movimentos da cabeça e emite três tipos de alerta – vibratório, sonoro e visual – ao detectar sonolência.

O Boné Alerta não tem data programada de lançamento, mas a Ford demonstrou interesse em compartilhar a tecnologia



com parceiros e clientes para viabilizar sua chegada ao mercado e o aproveitamento de todos os seus benefícios.

Os resultados da montadora na Fenatran superaram as expectativas: a marca contabilizou cerca de 800 caminhões negociados durante os cinco dias do evento, principalmente no segmento de modelos vocacionais para aplicações específicas.

“Esse balanço não inclui os contatos iniciados com outros clientes visando a futuras vendas, que trazem um potencial de mais de 1.000 veículos adicionais. Mas, acima de tudo, o resultado simboliza o clima de reativação dos negócios que volta a ser observado no país”, disse João Pimentel, diretor de Operações.

“Atendemos mais de 1.000 interessados em nossos produtos de vários segmentos, incluindo praticamente todos os estados brasileiros, além de potenciais clientes da Argentina, Chile, Colômbia, Paraguai, Uruguai e Porto Rico”, contou Carlos Gazques, gerente nacional de Vendas.

## Nova linha de caminhões da Mercedes tem inspiração nos anos 60-70

A linha de caminhões 2018 da Mercedes-Benz inclui quase 30 novos recursos de tecnologia, conforto, segurança, desempenho e economia para as famílias Accelo, Atego, Axor e Actros. Um dos destaques é o Actros Série Especial, uma edição limitada de 21 unidades do top de linha da marca, que ganha design “retrô” inspirado nos clássicos caminhões L-1111 e L-1113 das décadas de 1960 e 1970, os mais vendidos no Brasil em todos os tempos, segundo a montadora.



Outra edição comemorativa da Mercedes é a “Sprinter Edição Especial 20 anos no Brasil”, uma série limitada que ganha itens de segurança inéditos

## PLATAFORMAS NIVELADORAS E VEICULÁRES



### PLATAFORMA EM ALUMÍNIO



na linha, como assistente de partida em rampa e câmera de ré.

A fabricante também mostrou seus serviços de conectividade, com destaque para a nova funcionalidade do sistema de gestão de frota e rastreamento Fleet-Board. Trata-se de um sistema de tele-diagnose que identifica, por exemplo, a necessidade de manutenção e, por meio da Central de Relacionamento com o Cliente, aciona o gestor da frota para avisá-lo e propor a melhor solução em eventuais defeitos no motor, câmbio, embreagem, freio e outros. A partir de janeiro de 2018, todos os caminhões Actros comercializados no país sairão de fábrica com o Fleetboard ativado.

Com a FENATRAN, a Mercedes ampliou também os negócios com o TruckPad, aplicativo para smartphones que liga diretamente o motorista aos contratantes de fretes. Atualmente, 500.000 motoristas fizeram download do App, o que significa que 50% do universo dos autônomos conhecem esta ferramenta. Além disso, cerca de 8.000 empresas contratantes de fretes aderiram ao aplicativo.

## Scania apresentou novos caminhões e serviços conectados

Cinco caminhões e dois serviços foram os lançamentos da Scania durante a Fenatran. Nos rodoviários, as novidades foram os veículos com novas motorizações, de 450 e 510 cavalos, que oferecem até 5% a mais de economia de combustível, de acordo com a montadora. Esses propulsores passam a ser equipados com um sistema de injeção de alta pressão, além de produzidos em CGI, um composto compactado de ferro e grafite que duplica a resistência a fadiga.

O Heavy Tipper traz para a gama fora de estrada dois modelos para a mineração, sendo o 8x4 capaz de transportar até 25% a mais de carga líquida, reduzir em até 15% o custo por tonelada transportada e aumentar em 30% a vida útil

Para o diretor de Vendas e Marketing para Caminhões da marca, Ari Gomes de Carvalho, a Fenatran "foi melhor do que a encomenda". "Recebemos um fluxo de clientes maior do que esperávamos. O mercado despertou, e o evento simboliza essa transformação. O que posso adiantar é que, muito provavelmente, zeramos nosso estoque de 2.000 veículos que possuíamos antes do Salão", comentou. Segundo Carvalho, os clientes foram ao evento com a intenção de renovar a frota ou ampliá-la por conta de novos contratos. "E a MOVIMAT, ao ser realizada simultaneamente, também atraiu para o pavilhão um público que não viria visitar os veículos", afirmou.

Recentemente, a empresa anunciou investimento de R\$ 2,4 bilhões no Brasil para o período entre 2018 e 2022. Os recursos serão direcionados à modernização das fábricas de caminhões e chassis de ônibus da montadora em São Bernardo do Campo, SP, e Juiz de Fora, MG. Parte dos investimentos também vão contemplar inovações nas linhas de caminhões e ônibus.



na operação, o que significa cerca de um ano a mais de trabalho – sendo três a vida média das opções atuais do mercado, também segundo a montadora. Outro lançamento foi a expansão da gama V8 com um cavalo mecânico apto a acoplar no inédito Super Rodotrem, composição de 11 eixos, capacidade de 91 t e 620 cv de potência, que inaugura um novo nicho para atender aos segmentos canavieiro, de

grãos, insumos agrícolas e de produção rural. A primeira venda já foi feita para a Usina São Martinho, um dos maiores grupos sucroenergéticos do Brasil.

Em Serviços, a fabricante apresentou o Programa de Manutenção com Planos Flexíveis, modalidade em que, por meio da conectividade, o veículo informa o momento ideal de parar para a manutenção. Com estes Planos, a Scania consegue unir sustentabilidade e rentabilidade e, ainda, reduzir em até 16% o custo de manutenção de cada unidade.

A nova solução de condução econômica, o Driver Services, orienta o cliente por meio de um conjunto de ações focadas no motorista e dispõe de treinamento e coaching personalizado, que proporcionam a evolução no modo de direção. Esse serviço pode diminuir até 10% o consumo de combustível.

De acordo com o diretor-geral da montadora, Roberto Barral, desde o início do ano a marca vinha registrando bons resultados e na Fenatran a boa expectativa foi totalmente comprovada. "Percebemos o sentimento de otimismo em todos os clientes que vieram ao nosso estande", ressaltou.

## Iveco lançou séries comemorativas dos 20 anos da marca no país

A Iveco completou 20 anos de operação no país e apresentou novas opções dos caminhões Daily e Tector, séries personalizadas da Daily e do Hi-Way, modelo extrapesado premium da marca. Na pré-abertura do Salão, a montadora anunciou o investimento de US\$ 120 milhões no desenvolvimento de novos produtos nos próximos 24 meses.

A nova Daily City 30S13 chega nas versões chassi cabine e furgão, pronta para atender o mercado de cargas fracionadas em centros urbanos com restrições de circulação. O modelo, que estará à venda a partir do primeiro trimestre de 2018, tem altura reduzida, que proporciona maior conforto para o acesso do motorista na cabine. Outro destaque é a facilidade para carga e descarga, o que permite melhor acesso a docas e garagens com limitação de altura.

Na linha Tector, a fabricante apresentou, além do recém-lançado Tector Auto-Shift, os modelos 80-190 e 110-190, de 8 a 11 toneladas, que serão comercializados a partir do último trimestre de 2018. Os veículos possuem a cabine mais ergo-



nômica e confortável da categoria — de acordo com informações da fabricante — e contam com uma alavanca de câmbio no painel. A versão de 11 toneladas pode receber um terceiro eixo, permitindo que a capacidade seja aumentada para 13 toneladas, podendo rodar como VUCs. Com isso, a marca reforça a presença no segmento de médios, que engloba aplicações urbanas e específicas, como distribuição de bebidas e construção civil.

Para a Iveco, a FENATRAN deu uma boa injeção de ânimo no setor. "Esse salão trouxe o que não víamos há um bom tempo: gente sentando para fazer negócios e, principalmente, falar de coisas otimistas. Deu-nos uma grande esperança, a de que quem precisa dos nossos produtos está deixando a crise para trás", disse o gerente de Marketing, Maurício Correa.

## Peugeot aproveitou a Fenatran para ganhar mercado de utilitários leves



Com modelos como o Peugeot Expert e Peugeot Boxer, a marca francesa mais conhecida no Brasil por seus modelos de passeio, quer crescer na linha de utilitários leves. Mas a ideia é ganhar público, também, com o oferecimento dos serviços de pós-venda.

O momento é bom para a montadora no país, já que entre 2015 e 2017 foram

28 novas concessionárias inauguradas no Brasil. Entre os atrativos está o Renova Peugeot, programa que garante recompra do carro pela marca na hora de trocar de veículo. "Na Europa, somos líder no segmento de utilitários leves e temos grandes planos para o Brasil, pois oferecemos o veículo certo para cada tipo de atividade. Aproveitamos a Fenatran, também, para lançar a nova fase do Total Care, o Total Care Pro, com atrativos especiais para donos de utilitários, como o consultor de veículos, garantia do veículo lavado pós-revisão e possibilidade de pagamento de parcelas por boletos", disse a vice-presidente da Peugeot para América Latina e diretora geral para o Brasil,

Ana Theresa Borsari.

O furgão Expert está disponível em dois modelos: o Expert Business 1.6 e o Expert Business Pack 1.6. Com carga útil de 1.500 kg e volume de até 6,6 m<sup>3</sup>, o veículo de 5,30 m de comprimento foi concebido para o transporte em trechos urbanos e pode acessar estacionamentos, docas e locais de carga e descarga com até 1,94 m de altura máxima.

Os modelos possuem o Moduwork, equipamento que possibilita o aumento de espaço para transportar cargas longas, elevando o assento lateral do passageiro para liberar espaço. E, ainda, podem se transformar em um escritório móvel ao abaixar os braços centrais.

# LIBERTE-SE

DESCUBRA AS VANTAGENS DA LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COM A BRASLIFT EMPILHADEIRAS



Sua empresa já pode contar com uma frota moderna e ajustada à sua demanda, sem interrupções e problemas com manutenção, **graças ao exclusivo Sistema Anjo da Guarda Braslift**. Tudo isso sem perdas com depreciação e dores de cabeça com problemas técnicos e mecânicos. **Maximize seus investimentos e aproveite as oportunidades, conte com a parceria de quem já é referência no mercado: BRASLIFT - A MARCA DA EMPILHADEIRA.**



- Monitoramento online
- Estrutura de fornecimento de peças
- Exclusivo carro oficina
- Oficina in company
- Atendimento rápido



**BRASLIFT**  
EMPILHADEIRAS

TECNOLOGIA JAPONESA | 18 ANOS NO MERCADO | PROFISSIONAIS TREINADOS | VENDAS E LOCAÇÕES | ASSISTÊNCIA TÉCNICA MULTIMARCAS

- Matriz - Curitiba-PR: BR116 - Linha Verde, 18015 | CEP 81.690-300 | 41 3015 3822
- Filial - Itajaí-SC: Rua Ver. Abílio Otavio Canto, 25 | CEP 88.307-390 | 47 3248 1055

**w w w . b r a s l i f t . c o m . b r | 0 8 0 0 6 4 5 0 0 9 9**

## ENTIDADES

### Indústria de implementos avalia FENATRAN como evento positivo

O balanço da participação das 23 empresas associadas à Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários na edição 2017 da FENATRAN foi positivo. “A feira consolidou o movimento de recuperação que a indústria está experimentando nos últimos meses”, avaliou Alcides Braga, presidente da entidade.

No setor leve (carroceria sobre chassis) foram negociadas em torno de 150 unidades e, no pesado, (reboque e semirreboque) aproximadamente 2.000 produtos. Além disso, são esperados para os próximos meses a venda de cerca de 1.200 veículos, na sua maioria pesados.

Também fazem parte da Anfir as empresas fabricantes de componentes. A estimativa é que as associadas nessa categoria fecharam negócios da ordem de R\$ 17,5 milhões. O volume corresponde a pedidos tirados durante o evento somados aos negócios que serão consolidados nos próximos meses decorrentes da Fenatran.

Com relação ao mercado, o presidente da entidade calcula que os fabricantes de implementos já têm atividade contratada para pelo menos o primeiro trimestre de 2018. De modo geral, a perspectiva é de crescimento de 5% sobre 2016 no segmento de implementos para veículos pesados. Para 2018, a alta deve ser de 10% a 15%. “Existe uma retomada do emprego em nosso setor. Passou a fase do risco”, comentou Braga.

Entre os principais entraves da indústria está a idade média dos produtos ainda em atividade nas estradas, que é de cerca de 30 anos. Uma das alternativas para os fabricantes é o investimento em equipamentos vocacionais e cada vez menos genéricos, além da entrada nos mercados externos. “Quem exporta é o fabricante de veículos, mas nosso produto está ali.”

### Setcesp lançou livro sobre ex-presidente Manoel Sousa Lima Junior

O livro: “Manoel Sousa Lima Junior – O presidente da Transição” foi lançado pelo Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região no estande da NTC&Logística durante a Fenatran. A obra eterniza as diversas batalhas e conquistas da gestão de Manoel, que esteve à frente do sindicato de 2013 a 2015 e atualmente também é colunista do Portal Logweb.

José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, abriu a cerimônia de entrega da obra ressaltando que essa é uma homenagem mais que merecida. “Estamos vivendo um momento de transição, principalmente com a consolidação da COMJOVEM, e é ótimo que a nossa história esteja registrada para que esses jovens conheçam tudo o que foi feito nesses 81 anos de história do Setcesp.”

Manoel recebeu a publicação das mãos do presidente do sindicato, Tayguara Helou. “O livro está pronto há mais de um ano e decidimos lançá-lo na Fenatran porque esta feira representa a retomada do setor de transporte rodoviário de carga. Também não poderia deixar de ressaltar que durante os três anos que fui vice de

Manoel aprendi muito com as suas batalhas e conquistas e também com a sua dedicação e inteligência emocional”, disse Tayguara.

Em seu discurso, Manoel agradeceu por todo o reconhecimento que recebeu em seus mais de 30 anos dedicados ao Setcesp. “Hoje, como transportador rodoviário de cargas, digo com orgulho que já recebi todas as homenagens nacionais do setor e inclusive duas internacionais, me sinto muito honrado”, afirmou.

Referindo-se aos ex-presidentes do Setcesp, que também estiveram presentes na cerimônia, Urubatan Helou e Francisco Pelucio, Manoel declarou: “Sinto-me como parte de um time de corrida de revezamento, pelo qual durante três anos me esforcei com o melhor de mim, numa jornada quase que diária, dando continuidade aos projetos de meus antecessores para deixar um legado àqueles que me substituiriam no maior sindicato patronal de transportadores de carga da América Latina”, concluiu.



## OUTROS SETORES

### Randon apresentou inovações em implementos rodoviários

Cheia de novidades, tanto na divisão montadora quanto em autopeças, a Randon fez questão de ressaltar na Fenatran que 60% da receita das empresas do grupo provém das inovações que a companhia vem fazendo nos últimos cinco anos.

Na Divisão Montadora, um dos destaques é a nova basculante 30 m³ para o transporte de minerais, como areia e brita, destinada a aplicações severas



(Heavy Duty). Foi desenvolvida num chassis robusto para esta aplicação e no projeto foram usadas chapas de alta resistência, com revestimento interno da

caixa da carga, com maior espessura e colunas mais reforçadas.

Já o semirreboque Top Sider Versátil é ideal para o transporte de cargas paletizadas ou acomodadas em rack, como autopeças, alimentos, produtos de higiene, limpeza e cargas em geral. Permite inúmeras combinações de fixação de carga, graças à amarração feita no chassi. Dentre os opcionais está a preparação para receber o 'Top Sider', sistema que eleva o teto do sider em até 30 centímetros para carga e descarga.

Por sua vez, o novo tanque cilíndrico Linha R, produzido em aço carbono, apresenta novidades como novo corrimão polimérico, que oferece o opcional de acionamento pneumático, e vem equipado com caixa de proteção do acionamento das válvulas, sistema bottom loading opcional, que aumenta a segurança no carregamento, e um novo porta-mangote, em material mais resistente.

Outro importante semirreboque é a Base de Contêiner, desenvolvido para o mercado peruano, onde a Randon está iniciando uma nova planta industrial. O produto, que serve ao transporte de rotainer (espécie de contêiner com menos de 20 pés), apresenta novos conceitos de engates de contêiner, desenvolvidos pela JOST, que passam de manuais para automáticos, o que permite maiores ganhos em produtividade e segurança, uso de suspensão pneumática super single e para-choque e barrotes parafusados, que não usam solda, o que facilita a exportação para montagem no exterior.

Mais um destaque foi o semirreboque graneleiro Linha R, que utiliza o painel Ecoplate 2, compósito exclusivo 100% reciclável, que garante ao produto benefícios como maior carga líquida, facilidade de operação, manutenção e higienização, versatilidade e intercambialidade com o modelo anterior.

Na Divisão Autopeças, foram 18 novi-

dades somando as marcas Master, Suspensys, JOST e Fras-le. Entre elas estão câmaras, freios, eixo com freio a disco, 2º eixo dianteiro, suspensões pneumáticas e mecânicas, quinta roda, engate automático, discos e tambores de freio.

Durante a coletiva de imprensa, David Randon, diretor presidente, disse que o mercado inicia uma pequena e cautelosa retomada. "Estamos felizes e esperamos que a situação melhore ainda mais", ressaltou.

Alexandre Gazzi, CEO da Divisão Montadoras, comunicou que foram retomadas as obras da fábrica que a empresa está construindo em Araraquara, SP, onde inicialmente serão fabricados vagões e semirreboques canavieiros para atender o mercado da região paulista vocacionada para o plantio de cana-de-açúcar. Com início de operação no primeiro semestre de 2018, a unidade recebeu investimentos de R\$ 70 milhões em terraplenagem e edificações, de um total estimado de R\$ 100 milhões até a conclusão. "Já a nossa quinta planta, que está sendo construída no Peru, ficará pronta entre março e abril do próximo ano, para atender às necessidades específicas deste mercado", acrescentou.

Também presente na coletiva, Sérgio Carvalho, COO da Divisão Autopeças, expôs que a Randon está crescendo tanto no mercado doméstico quanto no internacional. Como consequência, a planta da Fras-le Ásia ganhará novas, modernas e mais amplas instalações em Pinghu, na Província de Zhejiang, na China. Com inauguração prevista para 30 de novembro deste ano, a nova fábrica terá capacidade para produzir anualmente até 5,0 milhões de peças em pastilhas e até 10,0 milhões de unidades de lonas. Com ela, a Fras-le espera triplicar o faturamento em apenas quatro anos. "Além disso, antes do final do ano, vamos inaugurar um Centro de Distribuição na Colômbia", anunciou.



**TZ** 5 ANOS  
**SVO-IP**

SISTEMA DE MONITORAMENTO DE OPERAÇÃO COM EMPILHADORES SEM A UTILIZAÇÃO DE CABOS. A CÂMERA É FIXADA NO PORTA GARFOS DA EMPILHADERA E UM MONITOR FIXADO PRÓXIMO AO OPERADOR. O MONITOR É DESTINADO A MONITORAÇÃO DA IMAGEM ENVIADA PELA CÂMERA.

#### QUALIFICAÇÕES DO SISTEMA SVO-IP:

- FINALIDADE DE EVITAR ACIDENTES E ACELERAR A OPERAÇÃO
- OPERADOR CONSEGUE UMA VISÃO MAIS PRECISA DO GARFO
- O OPERADOR PODE MONITORAR A APROXIMAÇÃO DA CARGA
- O GERENTE MONITORAR SOMENTE O OPERADOR
- RÁPIDA E FÁCIL INSTALAÇÃO
- NÃO POSSUI INTERFERÊNCIA
- IP CARACTERÍSTICO DA CONFIGURAÇÃO
- ATRASO DE IMAGEM MENOR QUE 0,2 SEGUNDOS
- PREPARADO PARA OPERAÇÕES EM LOCAIS COM POQUÍSSIMA LUMINOSIDADE, PORÉM A IMAGEM FICARÁ EM TONS DE CINZA.



Av. Ayrton Senna, 3000 - bl.2 - sl. 317/325  
Tel.: (21) 2421-9722 / (21) 7898-3264  
contato@szlaboratorio.com  
www.szlaboratorio.com

## Wabco lança no Brasil plataforma modular de sistema de frenagem

Fornecedora global de tecnologias e serviços que melhoram a segurança, a eficiência e a conectividade de veículos comerciais, a Wabco lançou, durante a feira, a plataforma modular de sistema de frenagem mBSP. Primeira no setor, representa um avanço tecnológico que permite a fabricantes de veículos equipar de forma flexível tanto caminhões quanto ônibus com freio antitravamento de rodas (Anti-Lock Braking Systems – ABS) ou sistema eletrônico de frenagem (Eletronic Braking System – EBS), em qualquer lugar do mundo. Por ser intercambiável, ao permitir a integração de diferentes configurações de frenagem, a mBSP economiza tempo de desenvolvimento, reduz a sobrecarga de desenvolvimento de projeto e os custos de produção para os fabricantes de equipamentos originais.

Outra novidade foi o ESCsmart (Electronic Stability Control – ESC), primeiro sistema inteligente de controle de estabilidade da indústria automotiva para ABS para atender tanto ônibus quanto caminhão. É um sistema de segurança ativa que monitora a estabilidade rotatória e direcional dos veículos. Ele pode intervir automaticamente, independentemente do motorista, quando um alto risco de instabilidade é detectado, contribuindo assim para reduzir a probabilidade de acidentes, particularmente aqueles que envolvem capotamento, tombamento, derrapagem ou efeito canivete.

De acordo com Reynaldo Contreira, presidente da Wabco América do Sul, no Brasil, o número de acidentes envolvendo caminhões e ônibus vem caindo com o uso da tecnologia, mas ainda é pouco. “É preciso investir mais em soluções desse tipo.”

## Novos pneus completam linha MaxSeries da Goodyear

A Goodyear apresentou na Fenatran quatro novos pneus: Armor Max MSS e MSD para o serviço misto, com foco em resistência, e Fuel Max LHS e LHD, para o serviço rodoviário, com foco em economia de combustível. Os modelos completam a MaxSeries, composta também pelos pneus Citymax, para o serviço urbano com foco em durabilidade, e KMax, para o serviço regional com foco em quilometragem.

Os Armor Max foram desenvolvidos para veículos que trafegam em serviço misto, que mesclam vias pavimentadas com vias de terra, como, por exemplo, fazendas, construção civil, usinas de cana ou coleta de resíduos. Esses pneus possuem uma carcaça com quatro cintas de aço, sendo a última construída com High Elongation Wire, que consiste na aplicação de cordões de aço mais resistentes e construídos de forma a proporcionar maior elasticidade e maior aderência ao composto de borracha. Além disso, o modelo conta com uma banda de rodagem que utiliza um composto especial, extrarresistente e com dupla camada de compostos.

O Armor Max MSS é destinado aos eixos direcionais, livres ou de tração moderada, e entrega até 9% mais quilometragem quando comparado ao seu antecessor, o Goodyear G686 MSS Plus. Já o modelo Armor Max MSD foi desen-



volvido para atuar em eixos de tração.

Por sua vez, o Fuel Max LHS garante até 6% de economia de combustível e até 9% a mais de quilometragem no serviço rodoviário, quando comparado ao seu antecessor, o G657. Ideal para longas distâncias em vias retas e planas, onde os veículos se mantêm em velocidade constante por um longo período, o Fuel Max LHS é destinado aos eixos direcionais, livres ou de tração moderada, e o Fuel Max LHD, aos eixos de tração. Com índice de carga 154/149, podem ser carregados com 3.750 kg em eixo simples e 3.250 kg em eixo duplo.

Fabio Garcia, gerente sênior de marketing para pneus comerciais da Goodyear Brasil, ressaltou que tanto os Fuel Max quanto os Armor Max podem ser adquiridos opcionalmente com chip RFID integrado de fábrica. A utilização deste dispositivo combinada ao sistema Control Max permite um maior controle patrimonial da frota, reduzindo gastos com pneus e com combustível.

## Alterações na linha graneleira estão entre os destaques da Librelato

Durante a Fenatran, a Librelato realizou quatro lançamentos, entre eles, do Graneleiro Linha Premium, que demandou, aproximadamente, R\$ 1 milhão em projeto, ferramental e pesquisa. Sua caixa de carga possui novo revestimento em um material alternativo chamado Eco+, composto por



EMPRESA  
VENCEDORA

PRÊMIO  
**TOP**  
DO TRANSPORTE

2016

# IBL LOGÍSTICA

De onde  
você estiver  
para onde  
você quiser

**14** Filiais  
distribuídas  
por todo o Brasil

+ Bases Operacionais  
em todos os estados



**TRANSPORTES**

AÉREO | RODoviÁRIO | DTA

**ARMAZENAGEM**

DISTRIBUIÇÃO

**INTERNACIONAL**

**GERENCIAMENTO  
DE RISCO**

## SETORES



**FÁRMACO**



**ALIMENTÍCIO**



**QUÍMICO**



**ELETRÔNICO**

Certificações

ISO 9001

ANVISA

SASSMAO



Matriz IBL Logística • Guarulhos • SP

55 11 2696.2230 [www.ibllogistica.com.br](http://www.ibllogistica.com.br)

alumínio e polietileno. A fixação dos painéis de revestimento é feita através de parafusos com porcas rebite, que eliminam saliências externas e, portanto, não danificam a lona de cobertura. Outras novidades são a iluminação 100% em LED e luz de indicação de direção sequencial.

Outro lançamento foi o Furgão Frigorífico, que possui um sistema de refrigeração com tecnologia de ponta. Já o Semirreboque Canavieiro é indicado para canas picadas, pois conta com um sistema de basculamento lateral, atendendo as demandas das usinas de produção de álcool e açúcar. Vale lembrar que está de acordo com a Resolução 640, que permite a logística de um PBTC de até 91 toneladas. Por fim, o Tanque Cilíndrico em aço inox, com capacidade para 47.000 litros de gasolina e que possui válvulas de fundo com acionamento pneumático, sendo totalmente preparado para a instalação do sistema botton loading com recuperador de vapor.

Durante a coletiva de imprensa, o gerente de exportação da Librelato, Rafael Bett, disse que o objetivo da empresa é fazer de 2017 seu melhor ano no mercado externo. "Há cinco anos exportamos de forma contínua e com visão de longo prazo. Paraguai, Chile, Bolívia e Uruguai são nossos principais mercados. Também estamos presentes na Argentina, Peru, América Central, Caribe e África." Segundo ele, as exportações da companhia representam entre 15% e 20% do faturamento, e a previsão é crescer mais 20% na área.

E o otimismo não parou aí. Para Sprícigo, 2018 será um ano de muita liquidez, pois haverá muita oferta. "Prevemos um crescimento de 15%", revelou.

## Vipal Resolve ganhou destaque no estande da Vipal



Sustentada em seu conceito norteador "A Estrada Ensina a Vencer", a Vipal Borrachas levou à feira seu mix de soluções para o transporte. A grande novidade foi a Vipal Resolve, conhecida como a "rede social do mercado transportador". A plataforma interativa ajuda os profissionais do segmento de transportes na resolução dos dilemas da sua rotina de trabalho, além de conectar o mercado como um todo. Profissionais de diferentes áreas ligadas ao segmento do transporte podem participar, já que a plataforma não trata apenas do principal negócio da Vipal, que é a reforma de pneus. Qualquer pessoa ligada ao universo do transporte é bem-vinda para interagir e compartilhar experiências com os outros usuários.

Na Vipal Resolve, os usuários podem escolher entre assuntos como Gestão

de Pessoas, Desempenho Quilométrico, Economia de Combustível, Gestão de Pneus e Manutenção para postar suas dúvidas e sugestões. Se surgirem questões cujo assunto não seja de domínio da empresa, a Vipal, como curadora do projeto e gerenciadora do sistema, convida empresas com expertise em outras áreas para colaborar com informações e ajudar a solucionar as dúvidas dos usuários.

A marca também apresentou: a linha de Bandas ECO, que proporcionam até 10% de economia de combustível e possuem menor resistência ao rolamento, segundo a empresa; as bandas exclusivas com desenhos da marca, que garantem alto desempenho quilométrico; e a linha de reparos para pneus e câmaras de ar, que ajuda a aumentar a vida útil do pneu.

## Chapa antidesgaste da SSAB é ideal para material estrutural de caminhões e contêineres

A siderúrgica sueca SSAB lançou a chapa antidesgaste Hardox® 500 Tuf durante a feira, demonstrando sua aplicação em uma minicambria basculante. O produto é ideal para atuar como material estrutural em caminhões fora-de-estrada, contêineres, basculantes e em estruturas pesadas de descarregamento, pois possui alta resistência ao desgaste, deformação e vincos.

A empresa também apresentou amostras de vigas em Strenx e aço comercial, para que os visitantes pudessem comparar o peso de ambos. Segundo a marca,

não é o aço que é mais leve e, sim, a estrutura que fica mais leve devido à redução da espessura do aço para manter a resistência.

O Strenx é projetado para os setores em que a alta resistência estrutural e a redução de peso são fatores competitivos importantes, especialmente na indústria de elevação de carga, movimentação e transporte. Também é ideal para agricultura, estruturas de máquinas de grande porte, transporte ferroviário, setores offshore e de construção. 

## Já está operando o CD da Log Frio em Duque de Caxias, RJ

Já se encontra em operação o Centro de Distribuição da Log Frio em Duque de Caxias, no Rio de Janeiro. Inaugurado em julho último, o CD tem área construída de 10.000 m<sup>2</sup> e capacidade para 12.000 posições-paletes, além de posição estratégica, já que está situado no encontro do Anel Viário do Rio de Janeiro com a Rodovia Washington Luis, permitindo acesso rápido à Região Serrana e a Minas Gerais. Hoje, além de atender os clientes que transferem seus produtos de São Paulo para o abastecimento do Rio de Janeiro, o novo CD permite parcerias dentro e fora do mercado local.

## Novo serviço do Grupo TGA garante saídas de carretas a cada 24 horas para todos os destinos no Mercosul

O Grupo TGA (Fone: 11 3464 8181) acaba de lançar o CONSOLIDO.com.br, serviço através do qual o Grupo garante saídas, a cada 24 horas, para todos os destinos no Mercosul, de carretas apropriadas para o transporte de cargas secas, onde o embarcador poderá reservar até 1/3 do espaço do veículo para sua mercadoria, “garantindo-se, assim, que no mínimo três embarcadores conseguirão fazer seus envios ao exterior de forma contínua e eficaz e com custos extremamente reduzidos, pois estarão compartilhando o espaço do equipamento com outros embarcadores”, explica Adilson Santos, CEO do Grupo TGA. Ele também conta que o serviço foi desenvolvido para

solucionar as dificuldades que os embarcadores de cargas

de lotação no modal rodoviário vêm enfrentando atualmente com a falta generalizada de equipamentos para o transporte de seus produtos para o Mercosul. “Utilizando-se desse serviço, grandes embarcadores podem atender, de forma contínua e eficiente, com custos extremamente reduzidos, garantindo, assim, o abastecimento de seus clientes no exterior semanalmente. O serviço atende todo o mercado de carga seca que se utiliza do transporte rodoviário no Mercosul”, finaliza Santos.



Equipamento financiado pelo

**BNDES  
FINAME**

**PT16 Fast  
Free Lift**  
para até 1.600kg e  
elevação até 5,4 metros



**LANÇAMENTO**

**PT16 Fast  
Free lift**

Empilhadeira elétrica patolada  
com elevação livre até 1,89m

**Paletrans**  
EMPILHADEIRAS



# Vencedora do IFOY 2017 fala sobre a premiação, que tem a *Logweb* como jurada

**A**s inscrições para o IFOY Award 2018, considerado o “Oscar da Intralogística”, já se encerraram. E, para dar continuidade às matérias especiais sobre o prêmio – que tem a *Logweb* como a única jurada da América Latina –, entrevistamos a Jungheinrich, ganhadora da categoria “Especial do ano 2017”.

A solução vencedora foi o sistema inteligente para localizar facilmente empilhadeiras dentro do armazém. Ele funciona da seguinte forma: basicamente são espalhados transponders, aparelhos que respondem a sinais de radiofrequência, ao redor do armazém, que localizam e otimizam todo o trajeto de rotas das empilhadeiras de modo totalmente seguro, pois permitem que as máquinas conversem entre si e circulem apenas em locais permitidos.

Tudo é controlado via smartphone pelo gestor, que consegue acompanhar em tempo real todas as ações e eventuais erros, como tempo de máquinas paradas, trajetos interditados e tempo de operação de cada profissional. Esses elementos contribuem para a redução dos custos operacionais e para o aumento da eficiência dentro do armazém.



**Amanda:** O mercado considera as premiações ótimas recomendações de compra, pois todos os equipamentos participantes são avaliados e divulgados



Da Jungheinrich, o sistema inteligente para localizar facilmente empilhadeiras dentro do armazém foi o vencedor da categoria “Especial do ano 2017”

logística, Amanda conta que a Jungheinrich lançou no Brasil um novo conceito de armazenagem de materiais, o Armazém Automatizado LRK. Trata-se de um sistema fechado com estantes verticalizadas e prateleiras de ambos os lados, no qual as mercadorias são controladas e retiradas

“A conquista do prêmio comprova que nossas inovações consolidam a marca como referência mundial em nosso mercado. Temos trabalhado para atender as demandas da intralogística 4.0, que é a grande tendência, e nos proporciona a oportunidade de oferecer constantemente mais recursos de operação e produtividade para as nossas máquinas”, conta Amanda Ormond, coordenadora de marketing da Jungheinrich Brasil.

Segundo ela, o mercado considera as premiações ótimas recomendações de compra, pois todos os equipamentos das marcas participantes são avaliados e divulgados. “Com isso, o cliente se sente seguro na hora de se decidir por uma nova tecnologia para o seu negócio.”

Sobre as mais recentes inovações desenvolvidas pela empresa em intra-

## Mais sobre o IFOY

A edição 2018 irá premiar as melhores soluções nas categorias empilhadeiras contrabalançadas até e acima de 3,5 toneladas; empilhadeiras de carga pesada e veículos especiais; empilhadeiras de alta e baixa elevações para armazém; veículos automaticamente guiados; robôs para intralogística; softwares para intralogística; guindastes e dispositivos de elevação; soluções integradas para armazém; e especial do ano.

Os vencedores são selecionados por um júri independente formado por jornalistas do mundo todo. A escolha é feita a partir de dois testes: técnico e de inovação, que, para a edição 2018, acontecerão em fevereiro, na Messe Hannover, na Alemanha. A cerimônia de entrega dos troféus será realizada na noite de abertura da feira CeMAT, em abril, na mesma cidade.

Mais informações no site [www.ifo.org](http://www.ifo.org).

por um extrator e entregues por meio de uma abertura de acesso ergonomicamente posicionada. “É ideal para quem precisa otimizar sua área de armazenagem, possibilitando economia de até 80% do espaço útil e garantindo custos reduzidos no uso do armazém”, ressalta.

A marca também tem disponibilizado a bateria de íon-lítio para todos os seus modelos de empilhadeira. A tecnologia garante alta performance, manutenção zero e longa duração, já que permite recargas rápidas sem que haja problema de desgaste da bateria, possibilitando que a frota opere por até 24 horas, sete dias por semana. A companhia oferece, ainda, uma garantia de cinco anos ou de 10.000 horas de operação para suas baterias de fabricação própria. **Logweb**

# GLP conquista prêmio internacional e segue investindo na operação brasileira



**A** GLP, líder global em instalações logísticas modernas, foi eleita, pelo 11º ano consecutivo, a Melhor Desenvolvedora de Galpões Industriais pela Euromoney Real Estate Awards. Em 2017, a empresa ficou em primeiro lugar em quatro mercados: Ásia, Brasil, China e Japão.

A premiação é concedida pela Euromoney Magazine, uma das mais importantes publicações de negócios e finanças no mundo. Mauro Dias, presidente da GLP no Brasil, destaca que essa conquista motiva a equipe da empresa a continuar o desenvolvimento de instalações logísticas modernas e eficientes. "No Brasil, a GLP está presente em 36 cidades e continuamos investindo para ampliar a nossa presença no mercado e proporcionar ao cliente a melhor solução em galpões logísticos."

Um bom exemplo de empreendimento moderno e eficiente, padrão GLP, é o localizado em Guarulhos, SP, um condomínio logístico com mais de 430.000 m² de área, o maior da empresa. Alugar

um galpão em um condomínio logístico como o GLP Guarulhos, além de melhorar a eficiência na operação, otimiza os custos, uma vez que o padrão construtivo GLP permite economia nas despesas operacionais, como redução do consumo de água e energia elétrica. Somadas essas vantagens a outras, como rateio das despesas de segurança, o custo final é muito vantajoso para a operação nesse tipo de instalação.

O parque logístico é o único com um viaduto privativo com acesso direto aos galpões pelos dois sentidos da Rodovia Dutra. "O viaduto também foi concebido para maximizar a eficiência logística da operação dos nossos clientes. Ele possibilita redução no tempo de transporte e economia no consumo de combustível e custos com pedágio", completa Dias.

Outro destaque do GLP Guarulhos é a localização privilegiada. O parque está a 24 quilômetros de São Paulo, próximo ao aeroporto internacional de São Paulo e a rodovias importantes, como a Dutra e a Ayrton Senna, além do Rodoanel Mario

Covas. Dados compilados pela GLP mostram que a localização estratégica dos centros de distribuição pode reduzir em até 20% os custos com transporte.

A escolha de um imóvel que atenda às necessidades das operações é fase essencial do planejamento logístico e impacta diretamente nos resultados das empresas. A análise deve ir além do valor do metro quadrado, é muito importante analisar tecnicamente se o imóvel é eficiente. Um galpão eficiente terá um custo menor para o cliente, ainda que o valor do aluguel esteja na média do mercado, pois será necessário alugar uma área menor. Dias destaca que a maior capacidade de armazenagem, pela combinação de altura do pé-direito e capacidade do piso, faz com que o espaço seja mais bem aproveitado e haja uma redução no preço proporcional ao metro quadrado que foi locado.

"Estamos constantemente trabalhando para desenvolver soluções eficientes com serviço de alta qualidade para nossos clientes. Contamos com um time experiente, focado em construir relacionamentos sólidos e parcerias duradouras", finaliza o executivo. A GLP gerencia um portfólio de 4,2 milhões de metros quadrados no Brasil, sendo 2,8 milhões de metros quadrados construídos e 1,4 milhão de metros quadrados no pipeline de desenvolvimento. 

**11 3500.3700**

**21 3570.8180**

# Grupo KION e Águia Sistemas se unem para oferecer soluções integradas em intralogística

Especializada em sistemas de automação e transportes para armazéns, o Grupo KION anunciou durante a Movimat 2017 um acordo de cooperação comercial com a Águia (Fone: 11 3721.4666), que fornece sistemas de movimentação e armazenagem de materiais para os segmentos industrial e de logística.

O objetivo é oferecer ao mercado um único parceiro que reúne know-how em movimentação, armazenagem e automação de materiais, ou seja, soluções de ponta a ponta para a cadeia de suprimentos. A parceria engloba a fabricante de empilhadeiras e outros equipamentos de movimentação Linde/STILL (Fone: 11 4066.8100), a desenvolvedora de tecnologia de automação Dematic (Fone: 11 3627.3100) – ambas do Grupo KION – e a Águia Sistemas, que atua na construção e estrutura dos armazéns.

“Nós percebemos que, muitas vezes, o cliente não conta com a melhor solução final de armazenagem quando os fornecedores de sistemas e equipamentos atuam de forma totalmente isolada em seus pro-

jetos”, contou João Ribas, diretor comercial da Águia.

Adriana Firmo, diretora comercial do Grupo KION para as marcas Linde e STILL, explicou que os projetos englobam desde a terraplanagem até a operação do armazém. “Os clientes poderão acompanhar o processo com apenas uma interface e terão todas as soluções dentro do conceito one-stop-shop, ou seja, todas as compras no mesmo lugar.”

Ela declarou, ainda, que quando a fornecedora de produtos entra depois de a estrutura estar pronta, podem ocorrer alguns problemas, como a máquina não se encaixar em determinados espaços. “O cliente busca uma solução completa e não apenas mais uma empilhadeira”, disse.

Márcio Lopes, diretor de Negócios da Dematic, detalhou mais: a apresentação comercial, a elaboração e a discussão da melhor oferta técnica e comercial, com o melhor custo-benefício, serão feitas em conjunto. A implementação se dará com um time específico das empresas a partir de um gerente de projeto, que será o integrador.

Ainda de acordo com ele, foi criado um time interdisciplinar, dentro das marcas parceiras, que terá atuação mais consultiva, agregando valor àquilo que será oferecido ao cliente. “Já estamos nos aproximando de duas



Da esquerda para a direita: **Márcio Lopes** (Dematic); **Frank Bender** (KION South America); **Adriana Firmo** (Linde/STILL); e **João Ribas** (Águia Sistemas)

empresas, um Operador Logístico e uma companhia do setor de alimentos, que nos receberam de forma bastante positiva”, revelou Lopes. Os segmentos-alvos desse acordo, no momento, são alimentos e bebidas, vestuário, comércio eletrônico, farmacêutico e cosmético. Mas outras áreas podem ser contempladas.

Questionada se este tipo de parceria é comum no exterior, Adriana respondeu que sim, mas não da forma com que está sendo feita agora. “Seremos benchmarking para o resto do mundo”, ressaltou. “Nós, brasileiros, somos flexíveis o suficiente para nos unirmos e fazermos acordos de colaboração. Só isso já trará grandes benefícios para o cliente final.”

Ela explicou que em outros países a venda é muito mais consultiva e o profissional mais bem formado. “Hoje, há uma deficiência grande nos cursos de logística no Brasil, porque o ensino é muito segmentado. Acredito que com essa união, conseguiremos, também, formar profissionais melhores, como já temos na Europa e nos Estados Unidos”, acrescentou. 



Deixe a RETRAK  
movimentar seus  
produtos



Transpaleteira  
Elétrica  
2,75t



Empilhadeira  
Elétrica Patolada  
1,6t



Empilhadeira  
Elétrica Retrátil  
2,0t



Empilhadeira a  
Combustão de Contrapeso  
2,5t



Empilhadeira Elétrica  
de Contrapeso  
2,0t



Empilhadeira Linde  
até 18,0t



# Juros menores ajudam a melhorar o cenário de procura por **imóveis corporativos e industriais**

O menor risco que os investidores podem correr é investir seus recursos em títulos públicos atrelados à taxa básica de juros: SELIC ou CDI. Se os juros sobem, as taxas de seu investimento também sobem. Por outro lado, se as taxas caírem, os rendimentos também diminuem, sempre de acordo com a dinâmica da política monetária praticada pelo Banco Central.

Sendo assim, quando os juros estão altos, sem perspectiva de queda, os investidores não têm motivação para diversificar seus investimentos. Para que correr risco se os rendimentos estão altos, sem uma tendência de redução?

Em uma situação de juros altos, o investidor só aloca seus recursos em ativos reais – bolsa e imóveis, por exemplo –, caso haja uma possibilidade do ativo real valorizar mais do que seu dinheiro investido em apli-

cações que têm rendimento baseado nos juros. Além disso, ativos reais só se valorizam quando há mais procura do que oferta, o que costuma acontecer em economias aquecidas e em crescimento.

“Com um cenário diferente, e juros que devem chegar a 7% ao ano, os investidores começam a alocar seus recursos em ativos reais e o mercado de condomínios logísticos apresenta boas oportunidades no mercado. Com cap rate de 9,0% ao ano o que, de forma simplificada, significa investir os recursos com juros de 9% ao ano, além da inflação, um diferencial



**Annicchino:** O novo mercado para os condomínios logísticos localizados no primeiro raio de 30 quilômetros das grandes cidades será o do last mile

de rentabilidade muito expressivo em relação ao que pode render uma aplicação sem risco, como explicado acima. Sendo assim, as taxas de juros mais baixas certamente trarão mais compradores ao mercado de condomínios logísticos e, conseqüentemente, uma alta no preço de venda.”

A avaliação é de Silvia Benvenuti, diretora da TRX (Fone: 11 4872.2600), considerado um dos principais players do Real Estate

corporativo e industrial do Brasil que oferece ao setor de logística e industrial todos os tipos de solução: Built to Suit para empresas de grande porte; espaços menores e modulares, em condomínios logísticos, em locais mais próximos a grandes centros urbanos; e, através de sua subsidiária Metrotfit, espaços modulares dentro de grandes centros – espaços que variam entre 3 e 100 m².

### Melhoria da economia

Silvia também analisa como uma melhoria na economia brasileira reflete nos condomínios logísticos, destacando que nos últimos três anos, o mercado imobiliário sofreu por diversos motivos. O excesso de oferta, taxa de juros alta, economia desaquecida e falta de crédito foram os principais.

“Em 2017, já sentimos uma retomada por locação de condomínios logísticos, antes até da queda mais agressiva de juros que tivemos no decorrer do ano, muito em função do reposicionamento de players



que aproveitaram os preços mais baixos, por conta do excesso de oferta dos últimos três anos, para fazer o processo de flight to quality, o que significa que migraram de galpões mais antigos para os mais modernos e com melhor qualidade pelo mesmo preço ou até mais baixo”, diz Silvia.

Uma melhora na economia trará muito mais demanda por galpões pelo aumento natural que haverá no consumo e nas vendas, o que deve realinhar os preços de locação a patamares mais altos do que o atual, reforçando, também, o movimento de aumento no preço de venda desses ativos.

Silvia ainda vê, em 2017, o mercado sendo muito seletivo em relação à qualidade dos condomínios logísticos e galpões, e negociando preços de forma bastante agressiva, obtendo custos de ocupação reduzidos em relação aos preços praticados há três anos.

Até o final de 2018, ela acredita que a

vacância deve diminuir gradativamente, e espera que o ano de 2019 seja mais equilibrado em termos de oferta e demanda.

A diretora da TRX também salienta que os condomínios logísticos têm a característica de estarem melhores localizados do que grandes galpões e, diante de uma melhora da economia, os ativos que têm melhor localização são ocupados mais rapidamente do que os com localização menos privilegiada.

### Entraves

Sobre quais são entraves para o maior “consumo” dos condomínios logísticos, Ralph Annicchino, gerente comercial e de engenharia da TRX, explica que devido às incertezas econômicas e setoriais, as empresas tinham grande receio em “locar” um empreendimento e, por isso, na maioria das vezes optavam por “ter” um empreendimento próprio, o que gerou um grande

estoque de empreendimentos antigos e de baixa eficiência ao longo de décadas.

Nos últimos anos, porém — continua Annicchino —, com o aumento da competitividade e o desenvolvimento de mercados específicos, esta filosofia da “propriedade” vem se alterando para o “acesso” aos modernos e eficientes galpões, gerando o movimento “flight to quality”.

O gerente comercial também fala a cerca dos novos nichos de mercado para os condomínios logísticos. “Certamente o novo mercado para os condomínios logísticos localizados no primeiro raio de 30 quilômetros das grandes cidades será o do last mile, em que as empresas visam atender o consumidor final no menor tempo possível sem perder a qualidade. Neste cenário, teremos empresas de e-commerce e de bens de consumo de maneira geral, como eletrônicos, produtos farmacêuticos e alimentos”, completa. [Logweb](#)

## Notícias Rápidas

### Unicargo implanta laboratório de inovação

Em momentos difíceis como esse que passamos, para se manterem e ainda se prepararem para a retomada do crescimento econômico, as empresas precisam estar atentas ao presente e de olhos voltados para o futuro. Por esse motivo, desde 2015, a Unicargo (Fone: 11 2413.1700) vem aplicando várias técnicas de resolução de problemas utilizando o método das discussões colaborativas, estimulando seus funcionários a exercerem o intraempreendedorismo. Neste sentido, em agosto passado, a empresa encaminhou alguns de seus colaboradores para participarem da palestra “Design Thinking, uma poderosa ferramenta para a solução de problemas complexos”, promovida pelo SETCESP. Ao retornar, esse grupo sugeriu a implantação de um laboratório de inovação próprio, com o objetivo de

propiciar ainda mais condições favoráveis para discussões e experimentações das novas ideias, garantindo a inovação para que as mudanças ocorram de fato. Talvez alguns se perguntem: em que uma empresa de transportes emergenciais poderia inovar? A resposta a essa pergunta garantiu que o investimento no projeto fosse aprovado de imediato. A Unicargo entendeu que a inovação é aplicável à descoberta do potencial do negócio, cuja implantação é a estratégia para aproveitar melhor os recursos e tornar a empresa mais eficaz. Um processo estruturado de inovação garante vantagem competitiva para a empresa, aumentando sua receita e seu lucro e promovendo a melhoria do relacionamento com seus clientes.

“A criação desse ambiente descolado, arrojado e inspirador, seguindo os prin-

cípios do Design Thinking, permitirão que nossos colaboradores redescubram o espírito criativo, inerente a todo ser humano, mas que frequentemente permanece aprisionado nos adultos, devido às tantas formalidades exigidas no dia a dia. Através dessa regressão, a liberdade e o espírito colaborativo ressurgem, proporcionando experiências realmente incríveis, tendo como consequência natural o surgimento de grandes ideias para serem testadas”, comenta Wanderley Soares, diretor da Unicargo.

Ele diz, ainda, que a empresa acredita que inovar significa adotar novas posturas, e isso está diretamente relacionado com a motivação e o comprometimento de seus líderes, ou seja, ocorre de cima para baixo, portanto os fundamentos da organização devem estar muito claros em sua cultura organizacional.

# Além de obrigatório, **seguro de transporte de carga** se torna indispensável nos dias de hoje

Representantes de empresas que atuam no segmento dizem que a recuperação de prejuízos causados por roubos ou acidentes evita, entre outros benefícios, evita que o caixa das empresas de transporte seja afetado.

**D**urante o trajeto de transporte, as cargas são expostas a inúmeros riscos, como acidentes rodoviários, roubos e furtos, manuseio – nas operações de carga e descarga –, permanência nos depósitos das transportadoras, entre outros.

O seguro que garante cobertura contra acidentes rodoviários, em especial, é obrigatório e previsto em lei (Decreto 61867/67). Dessa forma, o empresário do ramo de transportes que possui tal seguro opera dentro da legislação e se resguarda de sanções aplicadas pelos órgãos competentes de fiscalização.

“Já o seguro contra roubo é facultativo, porém, sua contratação é igualmente importante, pois, além de aumentar a proteção, a opção reforça a tranquilidade do contratante”, completa Rose Matos, gerente da Porto Seguro Transportes (Fone: 3526.4586), falando sobre a importância do seguro de cargas nos dias de hoje.



**Rose**, da Porto Seguro Transportes: A contratação do seguro de cargas se faz necessária até para proporcionar mais satisfação e tranquilidade aos clientes finais

Além disso, ainda de acordo com Rose, considerando a competitividade desse setor, a indústria, o comércio e o setor de serviços estão cada vez mais preocupados com a velocidade e qualidade exigidas para manter a cadeia produtiva. Assim, a contratação do seguro se faz necessária para proporcionar mais satisfação e tranquilidade aos seus clientes finais.

Quem também fala sobre este assunto é Adailton de Oliveira Dias, diretor de Produtos e Sinistros da Sompó Seguros (Fone: 11 3156.2990). Segundo ele, o segmento de seguros, de uma maneira geral, tem muita relevância social. Isso porque esse setor devolve à sociedade algo em torno de R\$ 460 bilhões em benefícios e indenizações anualmente, segundo dados da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização – CNseg. “Uma parcela bastante relevante desse valor foi aplicada nas indenizações do segmento logístico, em decorrência de sinistros relacionados a acidentes e roubos de carga.”

Portanto – ainda de acordo com Dias –, o segmento de seguros é um aliado de primeira mão e sua atuação tem contribuído substancialmente para que o setor logístico não entrasse em colapso, devido aos altos índices de sinistralidade em termos de acidentes e roubos de carga.



Além disso, as seguradoras vêm aliando inteligência de mercado e ferramentas cada vez mais sofisticadas a fim de contribuir com diminuição dos índices de roubo de carga, acidentes e até mesmo de morte de condutores, que são os profissionais que estão na linha de frente do transporte de carga.

Dias considera que, em se tratando especificamente de seguros de transportes, as modalidades hoje disponíveis no mercado são as seguintes:

**Transporte Nacional Rodoviário (TN)** – É um Seguro Obrigatório, que só pode ser contratado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário). É chamado de seguro de danos, porque cobre perdas e danos causados às mercadorias transportadas por eventos de causas externas.

**RCTR-C** – É um Seguro Obrigatório, que pode ser estipulado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário), mas sempre tendo o Transportador como Segurado, ou contratado pelo próprio Transportador.

**RCF-DC** – É um Seguro Facultativo, que pode ser estipulado pelo Dono da Mercadoria (Embarcador/Consignatário), mas sempre tendo o Transportador como Segurado, ou contratado pelo próprio Transportador.

“Os seguros de RCTR-C e RCF-DC são chamados de Seguros de Responsabilidade porque cobrem a responsabilidade civil do transportador por perdas e danos causados a mercadorias de propriedade de terceiros que lhes são confiadas para transporte, desde que se configure a culpa (negligência, imperícia e imprudência) da Empresa Transportadora, devida e formalmente admitida. A diferença entre ambos, além da obrigatoriedade do RCTR-C, está nas coberturas”, explica o diretor de Produtos e Sinistros da Sompó Seguros.

Atualmente os Seguros de RCTR-C e RCF-DC podem ser estipulados pelos pro-



**Dias**, da Sompó Seguros: O setor tem muita relevância social, já que devolve à sociedade algo em torno de R\$ 460 bilhões em benefícios e indenizações/ano

prietários das mercadorias transportadas, desde que os segurados sejam os transportadores.

Vale considerar que os seguros de TN e de RCTR-C são obrigatórios conforme estabelece o artigo 20 do Decreto Lei nº 73/66, regulamentado pelo Decreto nº 61867/67. Logo, precisam ser contratados. Já o seguro de RCF-DC é facultativo.

Concluindo sua análise, Dias afirma que o motivo primordial para contratar

o seguro de carga nos dias atuais é o da própria sustentabilidade da empresa. Segundo ele, a movimentação de cargas é um processo sujeito a várias situações de risco e os prejuízos em caso de sinistros são, na grande maioria dos casos, muito vultosos. “Além disso, junto com o seguro, o embarcador ou o transportador também conta com um serviço de inteligência e suporte no gerenciamento de riscos que pode influenciar substancialmente em termos de eficiência, eficácia, fidelização de clientes e lucro”, completa o diretor da Sompó Seguros.

Além da obrigatoriedade e de cobrir qualquer tipo de dano ou prejuízo causado à carga durante o transporte, Gabriel Bugallo, diretor de Soluções e Riscos da Seguros SURA (Fone: 0800 774.0772), destaca que, em especial, no transporte internacional, é comum que os bancos que financiam as operações de comércio exterior exijam a contratação de seguro. Sob este aspecto, o setor de seguros cumpre importante função, ao ajudar nos índices de exportação do país.

E Bugallo continua: A operação de transporte, quer seja internacional ou doméstica, quer seja rodoviária, aérea, ferroviária ou marítima, está sujeita a imprevistos. Roubo, avarias, catástrofes naturais, ou acidentes durante a navegação marítima ocorrem de forma súbita e imprevista, e ainda que mitigados, necessitam do seguro para garantir a estabilidade financeira da operação

## LOCAÇÃO, COMPRA E VENDA DE ESTRUTURAS DE ARMAZENAGEM.



Conte com a experiência de mais de 30 anos da **FERMAD** para tomar as melhores decisões na hora de armazenar.

- Porta Paletes ■ Drive in
- Racks ■ Push Back
- Estante Metálica

### Cotação e Solicitação de Projetos

Tels.: (11) 4972-3255 / 4972-1804

comercial@fermad.com.br

[www.fermad.com.br](http://www.fermad.com.br)

**F**  
**FERMAD**

Produtos e Serviços para Armazenagem e Logística

logística. “Um simples evento pode custar milhares ou mesmo milhões de Reais, e uma apólice de seguro custa uma fração pequena desta eventual perda”, conclui o diretor de Soluções e Riscos da Seguros SURA.

Ivor Moreno, gerente de Transporte da Argo Seguros Brasil (Fone: 11 3056.5592), também lembra que, além da própria proteção financeira provida pelo seguro, a experiência da seguradora no suporte ao gerenciamento de risco mostra a importância de se investir em seguro de cargas nos dias de hoje. A prestação de serviço de Gerenciamento de Risco avalia, junto ao segurado, os equipamentos de proteção mais eficazes, rotas e pontos de paradas personalizados para cada operação.

“O interesse de todos os envolvidos na operação (embarcador/transportador) é que a carga chegue ao seu destino no tempo correto e intacta. As consequências do não cumprimento desta premissa podem ser desde o cancelamento de um contrato de prestação de serviço de transporte, até a perda da venda de um determinado produto. Oportunidade esta que dará ao concorrente do dono da carga a chance de vender seu produto na prateleira do que não chegou devido a um sinistro. Considerando essa necessidade, o papel da seguradora é fornecer ao seu segurado mecanismos para se proteger, mitigar sua exposição ao risco e trabalhar com o menor índice possível de falta de mercadoria”, pondera Moreno.

Neste contexto, ele diz que além da própria cobertura e reparação do valor



**Moreno**, da Argo Seguros, destaca que a análise de uma operação de transporte de carga está ficando cada vez mais complexa e eficaz



**Oliveira**, do Grupo Apisul: Roubos, assaltos e acidentes têm valores elevados e não fossem as apólices, o segmento teria dificuldades em suportar tais danos

do prejuízo, o maior benefício do seguro é a responsabilidade que a seguradora assume nos procedimentos necessários após a ocorrência do sinistro, seja no acionamento do atendimento na estrada, seja no processo de avaliação e venda de possíveis salvados.

Além da obrigatoriedade prevista em lei — opina, agora, Donizete Bombonato, consultor de Seguros de Transportes da Alto Requite Corretora e Administradora de Seguros (Fone: 11 2463.2923) —, há diversos motivos para que o seguro de carga não deixe de ser feito: Alta exposição de riscos de acidentes rodoviários, pois, infelizmente, as estradas do país não são bem conservadas e sinalizadas. “Isto, em conjunto com a falta de treinamentos adequados aos profissio-

nais motoristas, torna iminente o risco de acidentes como tombamentos, colisões, adernamentos de cargas e outros”; Alta exposição ao risco de roubo de cargas; e Riscos logísticos de manuseio das cargas, especialmente nas viagens internacionais, em que as cargas são colocadas em veículos terrestres, em seguida em veículos aquaviários ou aéreos, passam por longos períodos de armazenagem e normalmente terminam com novo trecho terrestre, até chegar ao destino final.

Sergio Casagrande de Oliveira, vice-presidente do Grupo Apisul (Fone: 11 3646.6500), acrescenta a todos estes aspectos sobre a importância do seguro

de carga que, “com a economia ainda em início de recuperação, não há espaço para as empresas assumirem prejuízos que se tornaram constantes nas operações de transportes. Roubos, assaltos e acidentes têm representado valores elevados e não fossem as apólices existentes, o segmento teria enormes dificuldades em suportar tais danos”.

Antonio Carlos Silvestre, executivo de Negócios e sócio fundador da Silvestre & Silvestre Corretora de Seguros (Fone: 11 2240.4508), também destaca que, atualmente, é impossível imaginar o comércio e a indústria sem a existência do seguro de cargas, tendo em vista que o mercado negro da receptação opera quase que livremente no Brasil. “Para começar, a pena criminal da receptação de carga roubada não leva ninguém à pena de reclusão, ou seja, no frígido dos ovos, o receptador é considerado ‘quase’ uma vítima, também”, diz Antonio Carlos.

Com a certeza de que a carga roubada será reinserida no mercado, continua o executivo de Negócios, o roubo não diminui, e somente o seguro de cargas pode recompor os prejuízos causados por esses roubos, que já possuem comprador certo. “A resposta à pergunta sobre a importância de se fazer seguro nos dias de hoje é curta e triste: é o alto índice de roubo de cargas, sem perspectiva de diminuição, pois o arcabouço das leis criminais incentiva o crime de roubo de carga”, conclui Antonio Carlos.

## Recursos disponíveis

Colocada a importância do seguro nos dias atuais, fica a pergunta: quais os recursos usados, hoje, para promover o seguro de cargas?

Inicialmente, é preciso destacar que, para a contratação do seguro de cargas, as seguradoras exigem que os transportadores protejam ao máximo o risco. Para tanto, utiliza-se diversos equipamentos de proteção, como rastreadores, tanto para os veículos como para a carga, os quais

são acoplados a softwares modernos de monitoramento da viagem. "Tais ferramentas fazem parte de um plano de gerenciamento de riscos, que normalmente é controlado por empresas especializadas – as gerenciadoras de riscos –, tanto em monitoramento como em pesquisa cadastral de motoristas, ajudantes e veículos", explica Bombonato, da Alto Requite.

Moreno, da Argo Seguros, destaca que a análise de uma operação de transporte de carga está ficando cada vez mais complexa e eficaz. "Como seguradora utilizamos diversos softwares/equipamentos e empresas que nos ajudam na avaliação dos riscos de diversas perspectivas. Desde as mercadorias com maiores incidências de tombamento e roubos, até as regiões mais suscetíveis a estes riscos, tipo de embalagem, acondicionamento da carga, etc."

No caso da Porto Seguro Transporte, a gerente revela que a empresa conta

com sistema eletrônico de recepção das informações dos embarques (averbações), interligado com o sistema de emissão dos documentos de embarques, por parte dos segurados (NF-e, CT-e e MDF-e) e validados pela Sefaz (Secretaria da Fazenda), possibilitando ao Porto Seguro Transportes ampliar a qualidade das informações e agilizar o processamento das faturas mensais. Além disso, em relação à segurança nos embarques, a empresa conta com equipamentos de rastreamento e soluções em Gerenciamento de Riscos para minimizar alguns fatores que ameaçam a integridade da carga.

Antonio Carlos, da Silvestre & Silvestre,



**Bombonato, da Alto Requite:**  
A redução de custos de seguro foi provocada pela concorrência entre seguradoras tradicionais e a entrada de novas startups

também destaca que há vários recursos disponíveis para o êxito do seguro de cargas, principalmente o rastreamento do veículo transportador, e também o rastreamento da própria carga. "Vemos, também, que determinadas seguradoras só aceitam assumir o risco de algumas cargas se houver, ainda, o acompanhamento de escolta armada. No mercado, há ainda inúmeros sistemas informatizados de Geren-

ciamento de Riscos, que minimizam o impacto do roubo de cargas no Brasil."

Dias, da Somp Seguros, afirma que o mercado de soluções tecnológicas que dão suporte para a recuperação de carga roubada está aquecido e é bastante

# TGA

## SOMOS MAIS QUE LOGÍSTICA

### ATUANDO EM TODA A CADEIA LOGÍSTICA COM:

- Movimentação rodoviária de cargas nacionais e internacionais FTL, LTL, FCL e LCL
- Armazenagem & Distribuição
- Cross-docking
- Montagem de kits e conjuntos
- Paletizadora automatizada de última geração (SIAT F1-M)
- Transferência entre fábricas com veículos dedicados

## Seguro para operações de comércio exterior também é fundamental

O seguro de carga se divide em duas categorias, sendo o de mercado interno, que é o seguro de transporte nacional, como destacado nesta matéria especial. E há, ainda, o seguro de importação e exportação, ou seguro de transporte internacional.

A Mar Seguro Corretores de Seguros (Fone: 11 2884.3400) está no mercado há mais de 48 anos, com expertise maior em seguro de transporte internacional, know-how que usa para relatar, agora, a modalidade utilizada para as operações de comércio exterior.

Um dos sistemas utilizados no seguro de importação é o Siscomex, sistema responsável por efetuar o seguro através de averbação eletrônica – comprovante de despacho de carga. A operação consiste em, no momento em que o despachante registra a L.I. (Licença de Importação) é providenciado eletronicamente o seguro provisório do embarque, e quando é registrado a D.I. (Declaração de Importação) é realizado o seguro definitivo, que ao final do mês é enviado à seguradora para emissão de cobrança do seguro.

Primeiramente, Nelson Pedro Roja, gerente de Seguro de Transporte Importação e Exportação, e Camila Lopes, coordenadora Comercial e Operacional de Seguros da Mar Seguro, lembra que



**Roja:** O maior motivo para contratar o seguro de carga hoje é o proprietário dos bens se garantir de respaldo financeiro em caso de dano ou desvio da carga



**Camila:** A contratação do seguro internacional é baseada nos Incoterms, que definem os direitos e a obrigação mútua do exportador e do importador

o seguro de carga é extremamente importante para os proprietários de bens e mercadorias, pois ao iniciar o processo de distribuição de produtos, o mesmo conta com o retorno financeiro de toda a operação realizada, a qual se inicia com o planejamento da criação do produto e vai até o despacho de carga – sendo assim, a contratação do seguro faz com que seja resguardada qualquer perda financeira em consequência de danos ou desvio das mercadorias transportadas.

“O maior motivo para contratar o seguro de carga hoje é o proprietário dos bens se garantir de respaldo financeiro em caso de dano ou desvio da mercadoria transportada, que são ameaças claras para o setor, podendo ocorrer desvio total ou parcial”, completa Roja. E Camila acrescenta: “Ao não adotar o seguro de

carga, o importador fica totalmente vulnerável a perdas financeiras, além de colocar em risco o desperdício da operação realizada para a homologação da importação e exportação”. Sobre o que levar em consideração para adotar o seguro de cargas, a coordenadora Comercial e Operacional de Seguros diz que é o contrato de importação e exportação, pois a contratação é baseada nos chamados Incoterms (International Commercial Terms), que definem, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e a obrigação mútua do exportador e do importador.

amplio. Existem desde as já conhecidas iscas eletrônicas – pequenos rastreadores que emitem sinais de radiofrequência e de dados ao mesmo tempo, que ficam escondidos na carga e facilitam a localização em caso de roubo – até serviços de telemetria, rastreamento e bloqueio de veículos, softwares e sistema de gestão de frota e de carga. Também há vários recursos de baixa tecnologia, mas que contribuem bastante para inibir furtos e roubos, como as travas antifurto de combustível, pino de travamento de engate, bloqueio da válvula de freio, trava de quinta roda, entre outros. “Há uma infinidade de produtos no mercado que são importantes e ajudam muito a inibir a ocorrência de furtos e roubos de carga. Mas é importante ressaltar a importância do trabalho de prevenção. Além disso, é preciso saber se valer da tecnologia. Isso porque é necessário identificar o recurso adequado no qual se deve investir para minimizar os riscos. Afinal, quais das tecnologias disponíveis hoje são adequadas para o transporte de cada carga, considerando os vários fatores a ela ligados, como tipo, destino, trajeto, entre outros fatores? Só o uso racional e estratégico da tecnologia, orientado por profissionais experientes, é que pode levar à maior eficácia no trabalho de minimizar os riscos de roubo de carga”, explica o diretor de Produtos e Sinistros da Somp Seguros.

Finalizando, Bugallo, da Seguros SURA, também coloca que existe um leque muito grande de ferramentas de Gestão de Risco de Transportes no mercado, como rastreamento de veículos via satélite, sensores e atuadores instalados nos caminhões para monitorar a forma de condução e o estado da carga; E serviços de acompanhamento e escolta. Sem contar com a tecnologia envolvida diretamente na operação de seguros de cargas, a averbação, que é a comunicação eletrônica dos embarques à companhia seguradora.

## O que mudou

Pelo alto número de exigências deste mercado, o que mudou no seguro de cargas nos últimos tempos?

Bombonato, da Alto Requite, avalia que a principal mudança que tivemos nos últimos tempos foi a redução de custos de seguro, provocada pela concorrência entre seguradoras tradicionais de mercado e a entrada de novas startups. Além da concorrência – continua o consultor de Seguros de Transportes da Alto Requite –, após a abertura do mercado de resseguros, ocorrida gradativamente após o ano de 2008, houve significativa redução nas taxas de seguros internacionais, tanto para importação como para exportação, “nos colocando em situação mais confortável frente às concorrências internacionais de mercado”.

Já para Moreno, da Argo Seguros, a prestação de serviço oferecida pelas seguradoras se tornou mais eficiente, mais próxima da realidade de cada cliente, buscando soluções Taylor made e muito mais dinâmicas na sua aplicação. “Projetamos para frente uma transformação ainda mais rápida, através da inteligência artificial, que está sendo desenvolvida para definição de processos e operações menos suscetíveis a riscos.”

De fato, Bugallo, da Seguros SURA, lembra que ao longo dos últimos anos, o clausulado dos seguros de transportes, tanto de transportadores como de embarcadores, foi alterado para melhor se adequar ao Novo Código Civil e às mudanças no Código do Consumidor.

“Nos últimos dez anos, a Superintendência de Seguros Privados, através das circulares 354/2007, 219/2010, 247/2011 e 422/2011, estabeleceu um clausulado padronizado para seguros de transportes, com termos e condições mínimas a serem seguidos pelo mercado segurador. Importante também observar que, com a quebra do monopólio estatal do Resseguro em 2008, o mercado segurador passou a trabalhar com condições e custos de coberturas de transportes em linha com o mercado internacional”, explica o diretor de Soluções e Riscos da Seguros SURA.

Por sua vez, Oliveira, do Grupo Apisul, destaca que a Legislação sobre Seguros de Transportes vem sofrendo alterações, bem como determinações dos Órgãos Reguladores que trazem para o mercado maior definição sobre responsabilidades de con-



**Bugallo, da Seguros SURA:**  
“Um simples evento pode custar milhares ou milhões de Reais, e uma apólice de seguro custa uma fração pequena desta perda”

tratação, relação mais clara entre embarcadores e transportadores, coberturas securitárias mais atualizadas e modernas, simplificação dos sistemas de averbamento, hoje todo eletrônico e prático.

“O que mudou neste segmento foi a adoção de práticas de prevenção e Gerenciamento de Riscos, com a aproximação real entre as seguradoras, as empresas contra-

tantes e o corretor de seguros, que desempenha papel fundamental na supervisão (visão superior) e antecipação das possíveis falhas de gerenciamento de risco da empresa, em específico. Antigamente, as seguradoras se limitavam a pagar o prejuízo, sem se importar com o futuro, digamos assim”, completa, agora, Antonio Carlos, da Silvestre & Silvestre.

Dias, da Somp Seguros, também coloca que o seguro deixou de ter, simplesmente, o papel de indenizar o segurado pela ocorrência do sinistro. “Lógico que isso é uma parte muito importante. Mas, hoje, as seguradoras vão além”, finaliza. **Logweb**

## Baterias Linha EVG (Eletrólito GEL)

Específicas para veículos elétricos, lavadoras de piso e plataformas elevatórias



- Tecnologia com eletrólito GEL para maior vida útil.
- Especialmente desenvolvidas para aplicações de ciclo profundo (*deep cycle*).
- Maior confiabilidade para altas capacidades em Ah (90Ah até 400Ah).
- Permitem um número muito maior de ciclos de carga e descarga comparadas às baterias convencionais.
- Reguladas por válvula (VRLA), totalmente livres de manutenção e vazamentos.
- Elementos que podem ser instalados e transportados em diversas posições.
- Baterias mais seguras ao meio-ambiente, pois não possuem eletrólito líquido.

# Rastreamento e monitoramento:

## Uso de tecnologias e sistemas garante segurança do veículo e da carga

A importância destes recursos no transporte de cargas é indiscutível, não só no sentido de evitar prejuízos, mas também para atingir mais qualidade nos serviços prestados e zelar pela segurança dos motoristas da frota.

**G**erenciar riscos no transporte de cargas implica na adoção de um conjunto de ferramentas para compor medidas preventivas que visam minimizar os riscos existentes nessa atividade. O objetivo desta ação é garantir que o produto esteja no local desejado, dentro do prazo previsto e nas melhores condi-

ções sempre. “Quando essas medidas dão resultado, ganham os clientes e a transportadora, o primeiro em satisfação, e o outro com uma operação que atinge melhores resultados”, expõe Fernando Alex, executivo de Contas da Benner (Fone: 11 2109.8500).

Ele também explica que os sistemas de rastreamento buscam a localização dos veículos por direcionamento, triangulação de antenas, por meio de GPS ou pela rede celular, e fazem a comunicação dessas informações geo-referenciadas para uma central de monitoramento logístico, que gerencia toda a frota de veículos da transportadora. Nessa central, a solução tecnológica controla as posições dos caminhões, faz a programação dos sensores, comando e mensagens a serem trocadas entre o veículo e a central de monitoramento. Dessa forma, a empresa tem sempre conhecimento do que acontece com sua frota: tempo e local de parada, rota percorrida, velocidade, horários de início e término dos percursos, entre outros.

“O controle da informação e monitoramento em tempo real, com interação do motorista ou não, além da otimização da gestão, representa vantagem competitiva para empresas transportadoras de carga rodoviária ao evitar problemas como alto número de roubos de veículos e carga; motoristas que fazem paradas ou que passam em locais de maior risco; alteração de rota sem autorização da empresa; perda de controle dos prazos de entrega; e maior dificuldade na contratação de apólices de seguros”, diz o executivo de Contas da Benner.

Neste sentido, ele lembra que a importância do uso da tecnologia e sistemas de rastreamento no transporte de cargas é indiscutível, não só no sentido de evitar prejuízos, mas também de atingir mais qualidade nos serviços prestados e zelar pela segurança dos motoristas da frota.

Maurício Fabri de Oliveira, sócio-fundador da RunTec Informática (Fone: 11 4521.1986), também explica o que significa estas duas palavras que, hoje, garantem a segurança das empresas.

De acordo com ele, podemos entender “rastreamento” como a tecnologia que gera dados de geoposicionamento do veículo, e “monitoramento” como a ferramenta que auxilia no acompanhamento e na medição da execução das entregas.

Portanto, se o objetivo for obter o local exato do veículo – geralmente para fins de segurança –, o rastreamento é indicado. Porém, se o objetivo é acompanhar, medir e controlar as entregas, então é necessário ter uma ferramenta de “monito-



ramento", que consolida as informações geradas por diferentes sistemas ou dispositivos – até mesmo rastreadores –, e apresenta os painéis, "dashboards", indicadores e demais ferramentas para controle da operação.

Oliveira é complementado por Cristiano Tito, diretor de vendas da Globalstar do Brasil (Fone: 21 98276.3044), o qual afirma que o monitoramento de veículos traz como principais vantagens a gestão da frota de maneira remota, uma atuação proativa frente a rotinas e falhas que podem ser identificadas na operação fim que o satelital está inserido, a segurança do patrimônio envolvido, a economia de custos mediante uma dirigibilidade correta frente ao veículo em questão, somado a muitas outras informações que o rastreo apresenta à empresa demandante da solução. "De fato, temos eficiência na operação, redução de custo operacional, gestão logística e gerenciamento de risco. As empresas buscam cada vez mais agilidade na operação, oportunidades de reduzir custos e segurança do bem", completa Ana Claudia Blanco Cardoso, gerente de Vendas Corporativas da Pósitron Rastreamento (Fone: 4020.3340).

Por sua vez, Lucas Alencar, sócio-diretor da Routing Systems Informática (Fone: 11 3819.1977), aponta como principal vantagem do rastreamento e monitoramento de veículos o fato de poderem proporcionar, em tempo real, todas as informações da operação e confrontar se o planejamento logístico está sendo respeitado na hora da



**Tito, da Globalstar:** O rastreo/monitoramento por satélite vem sendo que cada vez aplicado também pela necessidade de comunicação onde não há cobertura GSM



**Ana Claudia, da Pósitron:** O rastreador deixa de ser visto como custo de transporte ou obrigatoriedade, e passa a ser um aliado na eficiência operacional

execução. "Identificar o local em que o veículo está localizado pode ser útil, porém quando é possível confrontar a posição atual com o local e horário planejado, a empresa consegue avaliar a performance da sua operação em tempo real e atuar para corrigir eventuais distorções, interagindo para o tratamento das ocorrências e comunicação com os seus clientes", explica Alencar.

Pedro Melito, gerente de operações da Tecvoz (Fone: 11 3345.5555), é outro profissional do segmento a apontar as vantagens: Desde controle total sobre a utilização do veículo, levando em conta quem dirigiu, quando, como e onde esse veículo andou, até mesmo o retorno financeiro direto, através dos descontos obtidos nas seguradoras, economia de combustível e aumento de produtividade das operações logísticas.

Marcelo Franco, diretor de Logística – WMS da Senior (Fone: 0800 648.3300),

também aponta as vantagens: acompanhamento da rota e possibilidade de se antecipar a ocorrências que podem resultar em algum atraso; avaliar percursos a fim de implementar melhorias que otimizem todo o processo logístico; e mensurar o desempenho individual de cada motorista/veículo, analisando casos de quebras ou de desvios e paradas indevidas durante o percurso. Ou, como pontificam Everson Antunes Machado e Fabio Cabral de Vasconcellos, diretores da WebTrac Soluções em Telemetria (Fone: 11 2973.1010): gestão dos itens de telemetria do ativo, como deslocamento, velocidade, consumo, aceleração, frenagem, controle da jornada de trabalho do condutor e operador.

# Compra Venda Locação

**Porta paletes • Drive-in  
Corredor elevado • Mezanino  
Racks desmontáveis  
Gaiolas aramadas**



**Trabalhamos com todos os tipos de sistemas de armazenagem**

**Novos e Seminovos**

**Estoque para entrega imediata**

**Projetos sob medida em 24h**

**Atendemos todo o Brasil**

11 4191.5364

11 4191.4807

11 97577.3210

contato@elevasistemas.com.br  
www.elevasistemas.com.br

## Mudanças tecnológicas

O participantes desta matéria especial também avaliam o que mudou na tecnologia do setor nos últimos tempos e as tendências também em termos de tecnologias.

Rodrigo Rufca, gerente de Marketing & Produtos do Grupo Tracker (Fone: 11 3508.5700), coloca que, assim como acontece em muitos segmentos, a tecnologia também desempenha papel primordial no setor de rastreamento e monitoramento. "Empresas que atuam no ramo precisam acompanhar de perto as principais novidades e investir cada vez mais em pesquisa e desenvolvimento de hardwares e softwares para atender de maneira competitiva e eficiente às crescentes demandas do mercado. Tomemos como exemplo a tecnologia de radiofrequência (RF), na qual partimos de um rastreamento simples anos atrás para um rastreamento inteligente nos dias de hoje."

O gerente de Marketing & Produtos do Grupo Tracker continua: a problemática inicial apresentada pelo mercado era encontrar uma forma de proteger um patrimônio contra o roubo ou o furto. "Desta necessidade, nascem os dispositivos de rastreamento via GPS/GPRS, que foram criados e utilizados satisfatoriamente até o momento em que os crimes passaram a ser mais especializados, contando, inclusive, com o auxílio de tecnologia, como no caso dos famosos inibidores de sinais, os jammers, responsáveis por bloquear ou interromper a comunicação dos rastreadores. A partir daí, a necessidade do mercado assume outro estágio. Há que se desenvolver uma solução imune a ini-

bidores. A radiofrequência veio, então, suprir essa carência", completa Rufca. Ele salienta, ainda, que, atualmente, o grau de exigência do mercado é tão grande que o rastreador via RF é compacto, imune a inibidores, possibilita o rastreamento em locais fechados ou subterrâneos e ainda tem autonomia própria, reduzindo o tempo de instalação e não precisando de quaisquer conexões elétricas do veículo. Quando combinado à tecnologia LBS, permite a visualização de seu deslocamento em mapas e ainda é acionado de forma inteligente e automática no caso de detecção de jammers. Todos esses avanços foram realizados em um curto período de tempo e desenvolvidos por conta da crescente evolução da criminalidade e das exigências e necessidades apresentadas pelo mercado. "Resumindo, investir em tecnologia para empresas do setor é crucial para estar no mercado ou fora dele."

Dentre as principais tendências, diz o gerente de Marketing & Produtos do Grupo Tracker, ainda é possível citar a questão da conectividade — muitas empresas mencionam este tópico, principalmente visando uma integração em rede mash.

Oliveira, da RunTec Informática, coloca que a tecnologia é um setor que muda diariamente, e isto é muito fácil de constatar. Porém, a essência das mudanças é basicamente a mesma: ferramentas (hardware e software) mais potentes, que permitem cada vez mais funcionalidades "amigáveis".



**Rufca, do Grupo Tracker:** Dentre as principais tendências no setor, é possível citar a conectividade, principalmente visando uma integração em rede mash



**Alencar, da Routing Systems:** Quando é possível confrontar a posição atual com o local e horário planejado, pode-se avaliar a performance da operação

Por exemplo: desenvolver um painel "dashboard" com diferentes gráficos para o usuário acompanhar sua operação de forma online no ano de 2.000 era algo pouco prático, pois este tipo de solução demanda grande capacidade de processamento de dados. Hoje em dia, com equipamentos mais poderosos, você consegue montar "dashboards" complexos, com atualização praticamente em tempo real.

Além disso — prossegue o sócio-fundador da RunTec —, a tecnologia atual permite a construção de "bots", que nada mais são do que softwares que funcionam como uma espécie de "robzinho", que executa atividades repetitivas, que antes ficavam atribuídas aos usuários.

"Atualmente, quase todos os nossos novos projetos possuem algum tipo de 'bot', que realiza atividades como o controle e

a análise de algum desvio operacional da empresa, com notificação por e-mail, por exemplo", completa Oliveira.

Para Ana Claudia, da Pósitron, a grande mudança está em equipamentos com ainda maior confiabilidade em função de melhorias no projeto do hardware, novas versões de firmware, placas e circuitos eletrônicos e inteligência embarcada que permite a parametrização e análise de dados para aumentar a eficiência e reduzir custos no transporte. Outro fator chave são os processos de instalação mais elaborados. O dispositivo de rastreamento precisa ser incorporado ao veículo, uma vez que este está cada vez mais eletrônico.



“Novas tecnologias estão sendo implementadas para aumentar o índice de recuperação de veículos e cargas, hoje superior a 90%, visando aumentar a eficiência e atender a novas necessidades do transportador, desde melhorias nos equipamentos até atuadores em casos de sinistro, com redundância de tecnologias em radiofrequência e inteligência embarcada nos dispositivos”, explica a gerente de Vendas Corporativas da Pósitron.

De fato, a tecnologia que está disponível permite um grande incremento no uso do rastreamento e monitoramento, principalmente por conta de três componentes: smartphones, redes de dados e soluções em nuvem, agora segundo Alencar, da Routing.

**Smartphones** — Neste ano, o Brasil chegou à marca de um smartphone em uso para cada habitante, o que tornou possível a familiarização dos usuários com os dispositivos e tornou o uso mais simplificado, permitindo as empresas utilizar como fonte para captura de informações.

**Rede de dados** — Com a ampliação de cobertura das redes de dados e o barateamento dos planos, soluções de mobilidade tornam-se cada vez mais atrativas e confiáveis, funcionando em qualquer lugar com eficiência e com uma relação custo-benefício muito positiva;

**Soluções em nuvem** — Tendência geral na tecnologia atualmente, não é diferente para as ferramentas de rastreamento e monitoramento. “Com essa arquitetura, passamos a oferecer mais contingência, escalabilidade e agilidade nas entregas de novas versões para o usuário, que pode acessar a solução de qualquer lugar de forma segura e eficiente”, completa o sócio-diretor da Routing.

“A evolução da rede de dados em 3g e 4g, os valores dos pacotes de dados, área de cobertura, software mais completos e robustos, o processamento na nuvem (cloud), tudo isto traz novas tecnologias e inclusive o rastreamento pessoal através de aplicativos e dispositivos móveis”,



**Portnoi, da Sascar:** Com o emprego dos recursos para monitoramento e rastreamento, o gestor de frotas pode perceber rapidamente vários benefícios



**Franco, da Senior:** As tecnologias permitem mensurar o desempenho individual de cada motorista/veículo, analisando casos de quebras, desvios e paradas indevidas

complementa Melito, da Tecvoz.

Também interessante é a análise de Franco, da Senior. Ele destaca que a tecnologia tem automatizado todo o processo de contratação de fretes até o pagamento pelo serviço prestado. Embarcadores como indústrias, atacadistas, distribuidores e e-commerce são exemplo de empresas que usam serviços de transporte. “É verdade que passamos por um momento econômico de incertezas, mas a maioria das empresas está olhando para dentro de casa e buscando melhorar seus processos, sejam operacionais ou gerenciais. A área de logística tem tido uma atenção especial e vem recebendo investimentos em tecnologias para melhorar o gerenciamento de estoques, contratação de fretes e planejamento de distribuição.

Estes investimentos têm refletido na redução de custos e melhorado a eficiência operacional.”

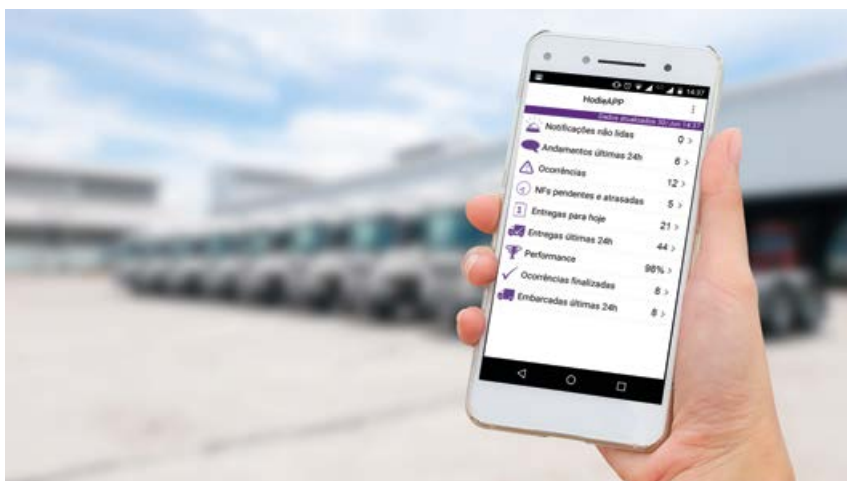
Machado e Vasconcellos, da WebTrac, também lembram que os equipamentos de rastreamento continuamente passam por atualização tecnológica, permitindo inserir novas funções para telemetria e desempenho dos veículos e máquinas rastreadas. A tendência da tecnologia será de

sempre evoluir para proporcionar novos tipos de controle e transmissão de dados.

Tito, da Globalstar, finaliza afirmando que, de fato, a tecnologia vem se aprimorando e, dessa forma, novidades vêm sendo implantadas ano a ano. “Por exemplo — aponta —, o rastreio/monitoramento por satélite é uma tendência que cada vez mais está sendo aplicada a diversos segmentos, motivado por um custo mais acessível ao mercado e pela necessidade de comunicação onde não há cobertura das operadoras GSM.”

## Custos

Quanto o assunto é se o fator custo ainda é um impeditivo ao maior uso do rastreamento e do monitoramento, as respostas dos entrevistados são diferentes.



“Não, necessariamente. Não podemos deixar de ressaltar que a crise econômica dos últimos anos impactou os negócios do mercado, obrigando muitas empresas a enxugar sua estrutura e reduzir drasticamente seus investimentos. Porém, esta mesma necessidade de redução de gastos pode ser obtida com um gerenciamento logístico mais eficaz por meio dos sistemas de monitoramento, evitando, assim, gastos desnecessários aos quais não se dava a devida importância nos momentos em que a economia estava aquecida. Independente da situação econômica

pontual, hoje em dia os valores são perfeitamente acessíveis e ficam muito viáveis quando colocamos os benefícios reais que um sistema de monitoramento e rastreamento pode proporcionar. Na contramão, caso o usuário entenda que estes sistemas são custos, e não investimentos para obter ganhos indiretos, pode, sim, entender que o custo ainda não compensa”, explica Rufca, do Grupo Tracker.

Bruno Portnoi, diretor de Marketing da Sascar (Fone: 0300 789.6004), também diz que o custo não é o maior impeditivo. “Com o emprego dos recursos para

monitoramento e rastreamento, o gestor de frotas pode perceber rapidamente uma importante redução no consumo de combustível, aumento da produtividade, evitando veículos ociosos, diminuição de sinistros do veículo e carga, melhor pontualidade de entrega, entre outros.”

Ana Claudia, da Pósitron, vislumbra um mercado em transição e, segundo ela, nesta fase o rastreador deixa de ser visto como custo de transporte ou obrigatoriedade, e passa a ser um forte aliado na eficiência operacional e redução de riscos inerentes ao negócio. As empresas buscam cada vez mais ter controle do negócio e agilidade na operação, exigindo do fornecedor de tecnologia requisitos mais avançados para obter informação com qualidade e em tempo real.

“Com a mudança do modelo clássico de rastreamento, que necessitava uma instalação elétrica nos veículos, para um modelo de utilização de dispositivos portáteis cada vez mais baratos, o custo e a implementação das soluções de rastreamento e monitoramento tornam-se cada vez mais atrativos para as empresas”, diz Alencar, da Routing.

Oliveira, da RunTec, também relaciona que o avanço de tecnologias como “smartphones”, “cloud server”, assim como a ampliação da modalidade de negócio “SaaS” (“software as a service” — ou software como serviço) tornaram o acesso à tecnologia muito mais acessível. “De fato, hoje os valores de armazenagem, processamento, dispositivos de rastreamento e custos de pacote de dados tornam viáveis os custos para rastreamento de frotas, cargas, veículos pessoais e pessoas”, anuncia Melito, da Tecvoz.

Finalizando, Machado e Vasconcellos, da WebTrac, dizem que sim, o fator custo ainda é um impeditivo ao maior uso do rastreamento e do monitoramento, pois o mercado continua voltado para questão da segurança dos ativos, e não para a questão de prevenção de perdas. 

## TGestiona usa aplicativo para baixa de entrega em tempo real

A suíte de aplicativos Hodie, para controle e monitoramento de entregas, desenvolvida pela RunTec Informática, conta com um módulo que permite a baixa de entrega, o qual vem sendo usado pela Telefônica Transportes e Logística — TGestiona Logística (Fone: 0800 777.2284). “Através do Hodie acompanhamos as baixas em tempo real, analisamos a efetividade e disponibilizamos as informações de forma

rápida ao cliente. Os benefícios trazidos pelo seu uso incluem informações em tempo real e a imagem do canhoto quase que instantânea”, explica Eliton Luis Oliveira da Silva, coordenador de TI da TGestiona.

Ele ainda destaca que, além deste módulo, a empresa usa, hoje, o Hodie desktop e o Hodie Motorista, e estão analisando alternativas, como o módulo de reversa.

## Implementação

Sobre porque a TGestiona adotou este aplicativo, Silva diz que a empresa recebeu um desafio de um dos seus clientes de disponibilizar a informação de entrega em tempo real, “e encontramos na RunTec o parceiro para este desafio, e hoje disponibilizamos quase que instantaneamente algumas informações como imagem do canhoto e localização da baixa, entre outros.” Antes, a baixa de entrega era feita através de um aplicativo que limitava, e muito, o “time” de disponibilização da informação, lembra o coordenador de TI.

Para a implementação do Hodie, Silva

diz que não foram necessárias mudanças no operacional da empresa, pois a “ferramenta facilmente se adaptou a nossa realidade, aliás este é um dos grandes diferenciais do aplicativo”, e que também não foram enfrentados problemas: “como houve uma total sinergia entre os departamentos de TI (TGlog e RunTec), juntos traçamos um plano de ação”.

A TGestiona é uma empresa do Grupo Telefônica responsável por parte das operações logísticas do grupo, com operações em São Paulo e na região Sul, onde possuem outro grande cliente.

# Gerenciamento de Risco: Mensurar ameaças é fundamental para melhorar as operações e reduzir custos

Quanto mais se avançar no conceito e na aplicação de ferramentas de Gerenciamento de Risco, maiores são as chances de as empresas conquistarem ganhos logísticos, financeiros, corporativos e de imagem.

São inquestionáveis os benefícios do GR – Gerenciamento de Risco para as organizações. “Eles envolvem desde uma infraestrutura de trabalho mais segura até a antecipação de ameaças e vulnerabilidades, além de permitir a redução de custos e a melhoria na tomada de decisões”, explica Diogo Rizzato, gerente de Relacionamento com Mercado Segurador da Brasil Risk Gerenciamento de Riscos (Fone: 11 3028.1667). Ele ressalta que identificar os fatores de risco permite que a empresa mensure a probabilidade de perdas e seus eventuais impactos econômicos e na cadeia produtiva.

Por sua vez, Cyro Buonavoglia, presidente da Buonny Projetos e Serviços de Riscos Securitários (Fone: 11 5079.2330), conta que com o GR, a empresa tem sua operação mapeada e seus riscos, mensurados. A aplicação

de ferramentas de GR irá contribuir no dia a dia para a minimização da possibilidade de sinistros. “Só podemos ter sucesso se conseguirmos medir os riscos, e isso é fundamental para qualquer operação, seja do transportador, seja do embarcador”. Para o entrevistado, quanto mais se avançar no conceito e na aplicação do GR, maior a chance de se obter ganhos, que podem ser logísticos, financeiros, corporativos e de imagem.

Sérgio Caron, superintendente e líder de Prática de Seguros de Transportes da Marsh Brasil, ressalta que gerenciar o risco significa gerenciar a propriedade do cliente, assegurando suas chances de cumprimento contratual com a outra parte, por exemplo, cliente comprador. “Como consequência desta filosofia, o risco transportado tende a sofrer menos prejuízos e, assim sendo, é possível se obter condições de seguro mais competitivas.”

Para a empresa transportadora de carga, devido às suas responsabilidades, os mecanismos de GR passam a ter relevância igual ou até mesmo superior à apólice de seguros. “Dessa forma, a gestão de riscos da cadeia logística traz inúmeras vantagens para a empresa tomadora de tais práticas. O desafio, contudo, é estar atento ao

dinamismo dos fatores de riscos, que são diversos e sobre os quais a empresa tem maior ou menor grau de conhecimento”, acrescenta.

De acordo com Bruna Medeiros, diretora da Trans Sat (Fone: 17 3214.9333), a principal vantagem do GR é, sem dúvida, a minimização de perdas decorrentes da atividade e situações externas. “Com o mapeamento dos processos, definição das regras e efetivo treinamento, é possível prevenir ocorrências adversas, bem como ter o plano de ação em situações de emergência, agilizando as tratativas.”

Além da segurança, o GR também proporciona uma visão sistêmica que pode ser refletida nos outros setores, afinal, os processos são documentados, revisados periodicamente e multiplicados aos interessados. “Se o gerenciamento de risco é bem empregado, o aproveitamento logístico da frota é otimizado também, proporcionando mais lucro”, acrescenta.

A diretora da Trans Sat salienta que identificar os fatores de risco de uma empresa é o primeiro passo para o estabelecimento de regras de segurança compatíveis com a necessidade operacional. “Isso pode parecer óbvio, mas ocorre muitas vezes de o transportador ficar ‘refém’ de regras engessadas e



Caron, da Marsh Brasil: “Para a transportadora de carga, os mecanismos de GR passam a ter relevância igual ou até mesmo superior à apólice de seguros”

que nada têm a ver com suas necessidades. Muitas empresas trabalham com um modelo padrão de GR, o que não é recomendado, pois cada uma tem suas particularidades”, lembra.

## Segurança

Roubos de carga custam mais de R\$ 6 bi à economia brasileira, de acordo com levantamento feito pela Firjan – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Diante disso, transportadoras e embarcadoras estão cada vez mais voltadas para investimentos, principalmente em tecnologia, como forma de se protegerem.

O Gerenciamento de Riscos tem a finalidade de: proteger o fluxo de informação na cadeia logística para evitar que dados sobre cargas e embarques cheguem a pessoas mal-intencionadas; criar barreiras operacionais de proteção, desestimulando o crime; e possuir mecanismos de recuperação da carga caso as duas primeiras etapas sejam sobrepostas. É o que detalha Rizzato, da Brasil Risk.

Para limitar o roubo de cargas, o entrevistado também sugere evitar valores muito elevados num mesmo embarque, fazendo mescla entre produtos com valores agregados altos e outros mais baixos.

Na opinião de Buonavoglia, da Buonny, a equação para o sucesso contra roubos e furto de cargas envolve três partes importantes: conhecimento das operações, treinamento das pessoas envolvidas e principalmente acompanhamento em tempo real de todas as operações de transportes, possibilitando a imediata correção ou ação por parte da gerenciadora de riscos de quaisquer não conformidades que ocorram. “Para tanto, os serviços de monitoramento/rastreamento, a utilização de banco de dados dos profissionais e o cuidado com o relacionamento das pessoas é fundamental, bem como a gerencia-

dora possuir profissionais capacitados e com experiência para executar todas as etapas do processo.”

Além disso, ainda segundo Buonavoglia, é importante que o veículo transportador possua tecnologia instalada que possa ser utilizada na eventual ocorrência e possibilite a ação imediata e o acionamento de equipes de suporte para verificar as situações consideradas de risco.

Caron, da Marsh Brasil, diz que, sob o aspecto de roubo/furto de cargas, normalmente se emprega tecnologia embarcada, capaz de manter ativos sinais de rastreamento, em tempo real, de todo o andamento de um carregamento, assim como estabelecer rotas e “cercas eletrônicas” em cada viagem. “Eventuais desvios são imediatamente notificados para uma central de inteligência, que poderá contar, inclusive, com auxílio de força armada apropriada.”

Ele salienta que, em paralelo, a análise de procedimentos e fluxos internos e externos sobre a informação de cada embarque também é parte integrante da análise. Caron alerta que, muitas vezes, diferentemente do que se pensa, o problema pode ser interno à empresa.

“O tratamento correto sobre as informações de um embarque é parte essencial da inteligência deste processo. Ainda, em situações mais expressivas, conta-se também com reforço armado, ou seja, escoltas legalizadas para tais

fins. Em casos extremos, veículos blindados são utilizados, assegurando a chance de entrega da valiosa carga em movimento”, complementa o superintendente e líder de Prática de Seguros de Transportes da Marsh Brasil.

Bruna, da Trans Sat, diz que após a identificação dos fatores de risco, é possível realizar um trabalho direcionado aos pontos de vulnerabilidade, dessa forma, consegue-se resultados em pouco tempo. “Após tratados os problemas que têm impacto direto, o GR evolui para as melhorias contínuas. O setor é muito dinâmico e não é possível manter a mesma regra por muito tempo, é preciso se reinventar e estar sempre à frente da ação dos bandidos.”

## Criando um plano de GR

O plano de GR deve contemplar todo o histórico possível de ocorrências, levar em consideração as rotas e áreas de riscos já mapeadas pela gerenciadora de riscos com maior grau de severidade, passar

pelo estudo das mercadorias transportadas x ocorrências, o que demonstrará o interesse real das quadrilhas especializadas pelo produto, e a definição operacional de todo o processo logístico, incluindo as regras e as responsabilidades de todos os players envolvidos. É o que expõe Buonavoglia, da Buonny.

Rizzato, da Brasil Risk, lembra que a avaliação e a escolha dos modais de



**Rizzato, da Brasil Risk:** “Os entraves para a criação de um PGR estão relacionados a custo e dificuldades operacionais dos transportadores”



**Buonavoglia, da Buonny:** “É importante que o veículo transportador possua tecnologia instalada que possa ser utilizada em eventual ocorrência”

transporte são fundamentais na gestão do risco. “Uma operação de Manaus, AM, a São Paulo, SP, que utiliza cabotagem, por exemplo, é sensivelmente mais segura do que aquelas que trafegam por via rodoviária entre Belém, PA, e São Paulo, SP.”

Refletir sobre tudo o que pode acontecer de errado e analisar o que já ocorre e que prejudica a operação são os pilares iniciais para o trabalho de GR, na opinião de Bruna, da Trans Sat. “No entanto – segundo ela –, essas análises devem ser contínuas, pois tudo impacta o transporte e as mudanças são muito rápidas. Com essas informações atualizadas, é possível agir preventivamente, antecipando os riscos e ganhando tempo para agir em não conformidades.”

Para ela, o trabalho preventivo depende da participação e do envolvimento de todos, pois quanto menos falhas humanas nos processos de GR, mais será possível identificar e agir quando de fato ocorre um sinistro.

“Vale ressaltar que o cliente é uma peça fundamental. O plano só terá o sucesso esperado se todas as partes estiverem comprometidas com as regras de segurança e as seguir da forma correta, com um auditando o outro de forma que ocorra uma melhoria contínua. O trabalho em conjunto é o fator primordial para o sucesso na minimização de perdas”, salienta.

### Entraves

Os entraves para a criação de um plano de Gerenciamento de Riscos normalmente estão relacionados a custo, dificuldades operacionais dos transportadores e, especialmente, operações

onde há cargas no mesmo caminhão sob múltiplos PGRs. “São fatores contornáveis, mas que podem gerar resistência por parte dos transportadores e motoristas”, conta Rizzato, da Brasil Risk.

Caron, da Marsh Brasil, salienta que o custo é sempre o fator de maior resistência. “É preciso realizar investimentos para se reduzir perdas maiores, futuras, por conta de sinistros/maior exposição, caso o plano não exista.”

Para Bruna, da Trans Sat, e Buonavoglia, da Buonny, um dos grandes desafios é a conscientização dos envolvidos sobre as regras e os conceitos de segurança. “Muitas pessoas são resistentes e não conseguem enxergar os benefícios do Gerenciamento de Risco, pois temem mudanças e não querem sair da zona de conforto. Por isso os treinamentos e reciclagens precisam ser constantes, bem como a proximidade com o cliente para entender cada vez melhor sua operação e conseguir aliar as regras de segurança de acordo com a sua realidade”, explica Bruna.

Outro desafio, segundo ela, são as limitações tecnológicas. “Há no mercado soluções completas, no entanto, a má instalação, a falta de manutenção e as limitações de sinal impossibilitam muitas vezes a transmissão de informações necessárias para o monitoramento e atuação em tempo hábil”, conta.

### Fiscalização dos motoristas

A primeira medida para se prevenir perdas é não entregar a carga nas mãos de bandidos, portanto, um serviço de consulta a cadastro de motoristas bem elaborado colabora de forma muito eficaz para esse controle. “Através do



**Bruna, da Trans Sat:** “O PGR só terá o sucesso se todas as partes estiverem comprometidas com as regras de segurança e as seguir da forma correta”

## Consequências do mau Gerenciamento

Os entrevistados fizeram uma lista do que acontece quando não se faz o GR correto de acordo com as operações da empresa:

- Aumento dos custos operacionais;
- Desabastecimento da cadeia logística, seja na produção, transferências ou ponto de venda;
- Aumento da sinistralidade da apólice de seguros e consequente aumento de custos com seguro;
- Queima do produto no mercado, uma vez que o próprio produto roubado pode concorrer nos pontos de venda com preços abaixo do mercado;
- Perdas em roubos e acidentes;
- Falta de controle dos processos de segurança;
- Falta de controle da equipe;
- Insatisfação do cliente;
- Maior ocorrência de atrasos;
- Vulnerabilidade dos processos gerais da empresa;
- Dificuldade em expandir os negócios;
- Utilização de forma parcial ou não utilização dos equipamentos de segurança;
- Lentidão para identificar os “gap’s” e ralos operacionais.

## Gerenciamento de risco para cargas refrigeradas

A Transfrios (Fone: 11 4147.1987) é uma transportadora de cargas refrigeradas com sede em São José dos Pinhais, PR, e filiais em Tijucas, SC, e Itapecerica da Serra, SP, que tem clientes na região Sul e Sudeste e chega a transportar mais de 350 cargas ao mês. Para a empresa, a segurança das cargas e a garantia da temperatura ideal para as mercadorias dos clientes são fundamentais. Por isso, em 2015, contrataram a solução de gestão de risco Omniturbo, da Omnilink (Fone: 0800 604.4014).

Rudson Siqueira, analista de tráfego na Transfrios, acompanha de perto o Gerenciamento de Risco das cargas transportadas. “Agora contamos com uma tecnologia híbrida, com dual chip e conectividade por satélite, que não deixa a comunicação cair. Além disso, o software é mais fácil de trabalhar, mais aberto para fazer customizações de acordo com nossas necessidades, e o equipamento rastreador é oferecido em modo de comodato, o que é mais vantajoso para a empresa.”

Por meio dos relatórios gerenciais da ferramenta, que indicam a temperatura no baú do caminhão a cada dois minutos, se a porta está aberta ou fechada, entre outros dados, a companhia conseguiu evitar três sinistros por perda de temperatura. “O cliente havia alegado que a temperatura da carga não estava de acordo, mas conseguimos comprovar por meio de dados confiáveis que a refrigeração durante o transporte estava correta a todo instante. Anteriormente, só tínhamos a posição de temperatura a cada 15 minutos, hoje, a confiabilidade das informações é maior, o que nos dá mais subsídios nos diálogos com nossos clientes”, afirma Rudson. Ele conta, ainda, que a trava de baú já ajudou a evitar furto de carga durante pernoite. Outra situação envolveu assalto a um caminhão: a tecnologia detectou a ocorrência e enviou um sinal de alerta para a gerenciadora de risco, que, por sua vez, contactou o seu time de apoio que, em 15 minutos, conseguiu agir e evitar o prejuízo.

histórico do motorista, é possível identificar fatores que podem ser utilizados por embarcadores e transportadores na prevenção de seus riscos”, expõe Rizzato, da Brasil Risk.

Para Caron, da Marsh Brasil, seguindo procedimentos autorizados, o entendimento do histórico positivo de motoristas, dos veículos, das frotas, dos proprietários destas frotas etc. é sempre

um dos muitos elos da cadeia logística que precisa ser estudado.

No entanto, segundo Bruna, da Trans Sat, os parâmetros devem ser definidos de forma que não desabone os profissionais que já pagaram por seus erros. “Todos podemos errar, mas é preciso identificar aquele mal-intencionado, que possui histórico negativo dentro do contexto de TRC”, explica. **UOLweb**

## Notícias Rápidas

### **Eleva** compra, vende e loca sistemas de armazenagem novos e seminovos

A Eleva Sistemas de Armazenagem (Fone: 11 4191.4807) é especializada na compra, venda e locação de sistemas de armazenagem novos e seminovos, contando com estoque para entrega imediata e oferecendo suporte técnico, além de serviços relacionados, como desmontagem, montagem, adaptação, transferência técnica, vistoria técnica, projetos, cálculos estruturais e consultoria técnica especializada. A empresa tem se estabelecido como um dos principais distribuidores independente do país:

“Atendemos clientes em todo o Brasil. Mantemos estoque constante de sistemas novos e seminovos revisados e com garantia e entrega imediata”, diz Eduardo Justino Vessio, diretor geral da Eleva. Já falando sobre o segmento em que atua, Vessio diz que, assim como já ocorre em outros setores da indústria, onde os fabricantes se focam no desenvolvimento de novos produtos e tecnologias, deixando a distribuição comercial nas mãos de revendas e concessionárias, no Brasil, a comercialização de sistemas de armazenagem está se profissionalizando e se concentrando cada vez mais nas mãos de distribuidores especializados.

“O conceito na verdade não é novo e já representa a maior parte dos sistemas de armazenagem vendidos em diversos outros países”, diz o diretor. Ele continua, afirmando que as vantagens da comercialização independente são inúmeras.

“Os distribuidores, além de trabalharem com uma gama de produtos mais ampla, estão muito mais próximos dos seus clientes, oferecendo, assim, soluções individualizadas sob medida. Além disso, são mais flexíveis e comercializam tanto sistemas novos como seminovos, além de oferecerem a possibilidade de locação e contarem com estoque para entrega imediata”, completa Vessio.

# OS MICRODESENCONTROS DA MACROECONOMIA

**P**aúl Krugman distribuiu cacetadas lógicas nos adeptos da austeridade. Segundo o colunista do *New York Times*, os “austeros” equiparam o problema da dívida nacional de uma economia aos problemas da dívida de uma família. Se uma família acumulou dívidas demais, deve apertar os cintos. Os governos não devem fazer o mesmo?

A resposta de Krugman: uma economia não é uma família endividada. “Nossa dívida (privada) consiste principalmente de dinheiro que devemos uns aos outros; ainda mais importante, nossa renda provém, principalmente, de vender coisas uns aos outros. Seu gasto é minha renda e meu gasto é sua renda. Assim, o que acontece se todo mundo reduzir gasto simultaneamente, a fim de reduzir suas dívidas? Resposta: a renda cai.”

Quando se trata de cuidar do funcionamento da economia como um todo, ou seja, de questões ditas macroeconômicas, os vícios do senso comum e do individualismo metodológico levam a recomendações suicidas de política econômica, como as oferecidas por Meirelles & Cia.

As trapalhadas começam com a definição da chamada macroeconomia como “a economia dos agregados”. Nessa visão apologética, a “agregação” dos comportamentos individuais racionais leva necessariamente ao equilíbrio do conjunto da economia, o que torna nocivas as intervenções dos governos. Não por acaso, os economistas da corrente principal se empenham com denodo na descoberta dos fundamentos microeconômicos da macroeconomia, assim como os alquimistas buscavam a pedra filosofal. Essa proeza intelectual pretende convencer os incautos de que o movimento do “macro” é resultado da agregação das decisões no âmbito “micro”.

Keynes, o fundador da macroeconomia, escreve nos manuscritos preparatórios da *Teoria Geral* de 1933 que a Economia Monetária da Produção funciona segundo o circuito “macro” do dinheiromercadoria-dinheiro, D-M-D’, “a profícua descoberta de Karl Marx”. Ele utiliza Marx com o propósito de afirmar o caráter

“originário” das decisões de gasto monetário do conjunto da classe capitalista, num triplo sentido: 1) a propriedade das empresas e o acesso ao crédito conferem a essa classe social a faculdade de gastar acima de sua renda (lucros) corrente; 2) as decisões de gasto na produção corrente e na formação de nova capacidade (investimento) criam o espaço de valor (a renda nominal da economia como um todo), mediante o pagamento dos salários e geração de lucros sob a forma monetária. 3) a “criação” da renda e do lucro gera os fluxos de consumo e de poupanças. Estas últimas se encarnam em reivindicações genéricas à riqueza e à renda futura – a massa de ativos financeiros formados pelo rastro de dívidas e pelos direitos de propriedade, ambos avaliados diariamente em mercados organizados.

Contemporaneamente a Keynes, o economista polonês Michael Kalecki valeu-se dos esquemas de reprodução de Marx para formular o princípio da demanda efetiva. Kalecki investiga as condições de reprodução da economia composta de três macrodepartamentos: bens de consumo dos trabalhadores, bens de produção e bens de consumo dos capitalistas. Ao utilizar os esquemas de reprodução, Kalecki procura mostrar que o princípio da demanda efetiva já está posto no volume III de *O Capital*. Aí Marx distingue as condições de produção do valor das condições de sua realização. As primeiras dependem da capacidade produtiva da sociedade, as segundas decorrem da disposição dos capitalistas de renovar o circuito de valorização do capital-dinheiro, D-M-D’.

Assim, ao comentar a equação: “Lucros Brutos = Investimento Bruto + Consumo dos Capitalistas”, Kalecki se pergunta sobre o seu significado: “Significa ela, por acaso, que os lucros, em um dado período, determinam o consumo e o investimento dos capitalistas, ou o inverso disto? A resposta a esta questão depende

de se determinar qual destes itens está sujeito diretamente às decisões dos capitalistas. Fica claro, pois, que os capitalistas podem decidir consumir e investir mais em um dado período, do que no precedente. Mas eles não podem decidir ganhar mais. São, portanto, suas decisões de investimento e consumo que determinam os lucros, e não vice-versa”.

As análises de Keynes e de Kalecki podem ser aplicadas às decisões de gasto do governo: as autoridades podem decidir gastar mais ou menos, mas não podem determinar o resultado fiscal. Déficits ou superávits vão depender da resposta do setor privado ao estímulo do gasto público. Se o governo corta o gasto em uma conjuntura de desalavancagem do setor privado – empresas e famílias – a queda da renda “agregada” vai inexoravelmente levar a uma trajetória perversa dos déficits e das dívidas públicas e privadas, com efeitos indesejáveis sobre os bancos financiadores. Essas são as lições da crise europeia.

Nos debates que se seguiram à publicação da *Teoria Geral*, Keynes não conseguiu demonstrar a seus críticos e comentadores – Hayek e Hicks entre eles – que o princípio da demanda efetiva era uma ruptura radical com os postulados da chamada teoria clássica. Na tentativa de não assustar a tigrada e a si mesmo, Keynes, *enfant terrible* do establishment britânico, refugiou-se numa argumentação contemporizadora que escondeu a natureza revolucionária do conceito de demanda efetiva. Keynes procurou traduzir para a linguagem de seus críticos a inversão radical produzida nas relações de determinação entre os fluxos de gasto e renda, investimento e poupança. Não sublinhou com a ênfase devida as consequências da avaliação nos mercados financeiros dos estoques de dívida e de direitos de propriedade (rastros da riqueza já criada) sobre as decisões de gasto das empresas, das famílias e dos governos. **Logweb**



**Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo** – Doutor em economia. Autor de vários livros e professor titular da Unicamp e Facamp

# Vice-Presidente para a América Latina da BYD, **Stella K. Li** concede entrevista exclusiva para a *Logweb*



**Stella:** Empresa veio para o Brasil após um amplo estudo de mercado. E novos projetos de investimentos no país estão sendo previstos já para 2018

**E**m sua passagem pelo Brasil, quando participou da convenção que reuniu representantes da empresa de toda a América Latina no período de 16 a 21 de outubro último, em Paulínia, SP, Stella K. Li, vice-presidente para a América Latina da BYD (Fone: 19 3514.2550), concedeu uma entrevista exclusiva para a *Logweb*.

Na ocasião, ela falou sobre a empresa, seus conceitos e os investimentos a serem feitos no Brasil. Confira a seguir.

**Logweb:** Para a BYD, qual a relação entre inovação e sustentabilidade?

**Stella:** Hoje, a BYD é uma grande empre-

sa de tecnologia, especializada em inovações e novas fontes de energia, para isso, 10% dos nossos engenheiros atuam na área de inovação de produtos. Desenvolvemos produtos de alta tecnologia nos mais diversos segmentos, como a indústria de IT, caminhões, ônibus, monotrilhos e empilhadeiras. O nosso DNA é a inovação, por isso investimos muito em tecnologia e atuamos em diversas categorias rapidamente. A ponto de sermos a maior empresa do mundo em veículos elétricos e a única empresa com uma grande verticalização, abrangendo baterias, carrocerias e veículos. A empresa controla três tecnologias: fabricação de baterias, inversores e o controle de software. Afinal, atendemos locais onde não basta ter apenas a bateria de lítio, e, sim, onde é preciso ter gerenciamento inteligente, oferecendo mais trabalho por kW consumido.

**Logweb:** Conte, brevemente, a história da empresa e seu desenvolvimento no Brasil.

**Stella:** A BYD é uma empresa jovem, criada em 1995 com 20 pessoas e um investimento de 350 mil dólares, negociando baterias de níquel-cádmio. Hoje, a empresa, com sede na China, tem 230.000 empregados espalhados pelo mundo e uma previsão de faturar 22 bilhões de dólares em 2017.

A atuação da empresa é baseada em quatro pilares. O primeiro envolve TI, softwares, telefonia, baterias e telefones acabados para grandes marcas. Trata-se de um setor onde a BYD é muito inovadora, a segunda maior do mundo.

O segundo pilar é o de energias renováveis, envolvendo painéis solares e baterias para captar energia do sol. O terceiro pilar

é o da indústria automotiva, abrangendo ônibus, caminhões e rebocadores. E o quarto pilar atende à mobilidade das indústrias, com os monotrilhos e as empilhadeiras.

No Brasil estamos há seis anos, e viemos para cá após um amplo estudo de mercado. Construímos uma fábrica para ônibus e painéis solares – temos a maior fábrica do país. Novos projetos também estão sendo estudados já para 2018.

Com respeito exclusivamente às empilhadeiras, as desenvolvidas pela empresa são mais produtivas que as a gás e as elétricas, considerando o custo total, visto que elas permitem operar até 16 horas com uma carga só, além de possibilitarem várias cargas de oportunidade, proporcionando um custo mais baixo que as concorrentes.

**Logweb:** Quais as dicas para as empresas que querem inovar com sustentabilidade?

**Stella:** Primeiro, ter domínio de sua tecnologia principal, como, no nosso caso, as baterias e o BMS (Battery Management System) e transferir esta tecnologia para outros equipamentos, como tratores, carros e ônibus. Ou seja, é preciso ter domínio da tecnologia.

Como segunda dica, precisa investir em pessoas, principalmente pessoas locais – ter um time de engenharia local – e fazer parcerias com universidades.

Por exemplo, no Brasil, a BYD tem convenio com a Unicamp e com a Facamp, visando a melhoria de processos de fábrica. Trata-se de um trabalho de formação de pessoas dentro das universidades, com investimentos em projetos específicos,

em tecnologia, em equipamentos, para formar profissionais para todas as empresas, inclusive concorrentes. Depois a BYD contrata os grandes talentos das universidades. No mundo todo é feito isto, e hoje já contamos com dois brasileiros atuando na fábrica chinesa.

É preciso ter uma visão de longo prazo no que diz respeito à sustentabilidade do negócio. Não é ficar rico do dia para a noite. É preciso ter uma paciência chinesa, com visões de até 100 anos, demonstrar a sustentabilidade do negócio, construir uma relação de amizade com o cliente e de lealdade, e daqui a 20 anos este cliente vai retornar. Ou seja, é preciso atuar com relações sólidas e sustentáveis com os clientes.

**Logweb:** Há diferenças nos produtos direcionados para o mercado brasileiro?

**Stella:** Não, não existe. O que fazemos são pequenas adaptações para reajuste

### Diferenciais dos equipamentos BYD

Quem fala dos diferenciais das empilhadeiras BYD é Henrique Antunes, gerente nacional de vendas – empilhadeiras.

Segundo ele, a grande diferença está na bateria: de lítio e livre de manutenção, com garantia de 5 anos e vida útil de mais de 10 anos.

“A autonomia destas baterias é de duas vezes a de chumbo-ácido. Além disso, estas máquinas são mais robustas e capazes de substituir as a GLP com grande vantagem, mesmo em áreas sujeitas a chuva e com piso irregular”, conta Antunes.

às condições locais, por exemplo, uso de extintores de incêndio, que só é exigido no Brasil. No mais, os equipamentos fabricados na China, nos Estados Unidos ou no Brasil são todos iguais.

**Logweb:** Quais as inovações que são usadas em outros países e ainda chegarão ou estão chegando ao Brasil?

**Stella:** Na BYD, é tudo em “tempo real”: um produto é lançado simultaneamente na China, no Brasil, nos Estados Unidos. No caso específico das empilhadeiras, o que muda é que o aceite das elétricas nos Estados Unidos é maior do que aqui, e lá, acreditamos que em 5 a 10 anos todas as empilhadeiras serão elétricas. É uma questão de emissões, que puxa pelo uso das empilhadeiras elétricas, em detrimento das empilhadeiras a diesel e a GLP. Também há um benefício para o operador da empilhadeira, que não fica respirando os gases emitidos pelas empilhadeiras a GLP e diesel. A tendência é inexorável: as empilhadeiras elétricas devem substituir as a combustão. Logweb

# GKO: há 30 anos, especialista em gestão de fretes.

## Novas Versões

Em constante atualização, o GKO FRETE está sempre acompanhando as demandas do mercado com novas versões do sistema.

1987



### GKO FRETE

Sistema líder na gestão de fretes contratados por embarcadores junto a transportadores terceirizados.



### LogPartners

Braço de terceirização de processos logísticos através de uma central de serviços compartilhados.

2017



### Confirma Fácil

Solução 100% WEB que gerencia e confirma as entregas e todo o processo envolvido, incluindo ocorrências.



|                         |              |
|-------------------------|--------------|
| Baoli .....             | 7            |
| Braslift.....           | 17           |
| Eleva.....              | 37           |
| Fermad.....             | 31           |
| GKO .....               | 47           |
| Global Bat .....        | 35           |
| GLP .....               | 2ª Capa e 25 |
| HBZ.....                | 15           |
| IBL .....               | 21           |
| Kion .....              | 4ª Capa      |
| Logweb.....             | 3ª Capa      |
| Modern .....            | 9            |
| Paletrans .....         | 23           |
| Retrak .....            | 27           |
| SZ Laboratórios .....   | 19           |
| TGA.....                | 33           |
| Top do Transporte ..... | 49           |
| Unicargo .....          | 11           |
| Yale .....              | 5            |

## Localfrio

Marcelo Schmitt é o novo CEO da Localfrio. Com mais de 25 anos de carreira desenvolvida em diferentes países da América Latina e Europa, tanto na indústria quanto em Operadores Logísticos, o novo CEO retorna da Holanda, onde ocupava a direção de Supply Chain e Procurement da Apollo Vredestein na Europa, tradicional empresa fabricante de pneus. Schmitt é também o atual presidente do Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) no Brasil. Ele é engenheiro naval formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), onde foi também professor convidado entre os anos de 2001 e 2016. Sua formação inclui ainda um MBA em Administração e Economia Empresarial na Fundação Getúlio Vargas.

## LATAM Cargo Brasil

Diogo Elias é o novo diretor geral de Cargas Domésticas da LATAM Cargo Brasil na América do Sul, abrangendo Brasil, Chile, Peru, Argentina, Colômbia e Equador. Na empresa há quatro anos, Elias era, anteriormente, gerente sênior Comercial de Cargas Domésticas. Neste cargo entra Otávio Meneguette, que também já faz parte da empresa há dois anos e antes atuava como gerente de Planejamento Comercial Brasil.

## Scania

A Scania anuncia duas mudanças de executivos. Ricardo Vitorasso assume como novo diretor de Vendas de Caminhões para as operações comerciais no Brasil. Ele passa a ocupar o cargo de Victor Carvalho, que deixou a companhia para se dedicar a projetos pessoais. O sucessor de Vitorasso, na função de diretor de Vendas do Consórcio Scania, é Rodrigo Clemente, ex-gerente comercial do Grupo Mevepi, uma das concessões da marca no Estado de Santa Catarina. Formado em Administração de Empresas e pós-graduado em Gestão de Negócios, Vitorasso atua no grupo Scania há 17 anos. Já Clemente, formado em Engenharia de Produção e pós-graduado em Marketing, iniciou sua carreira na Scania em 2005. Vitorasso passa a se reportar a Roberto Barral, diretor-geral da Scania no Brasil, e Clemente a Suzana Soncin, diretora-geral do Consórcio Scania.

## RIOgaleão Cargo

O RIOgaleão Cargo finaliza o ano de 2017 com uma equipe comercial reformulada. Leandro Lopes assume a gestão comercial. Ele é formado pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e conclui MBA em Gestão de Negócios pela Universidade de São Paulo (USP). Completando o time, Helio Dapena passa a integrar a equipe como executivo de contas para atender à crescente demanda de clientes do RIOgaleão Cargo em São Paulo. Dapena é formado em Desenho Industrial pelas Faculdades Integradas Teresa D'Ávila (FATEA – Lorena/SP) e com especialização em Comércio Exterior, pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP – Campinas/SP), e Logística Empresarial, pela Fundação Getúlio Vargas (FGV – Campinas/SP).

# Vem aí o Top do Transporte 2018



18/10/2018  
São Paulo/SP

## Patrocine!

Veja quem já aderiu



Realização



11 3964.3744



11 3871.1313

Saiba mais em [www.topdotransporte.com.br](http://www.topdotransporte.com.br)



Foto da capa: Latam Cargo Brasil

# Veja os ASSUNTOS da Logweb Digital

As matérias abaixo você encontrará somente na **Logweb Digital**, em PDF, no portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br). Também é possível baixá-la através do nosso app (QR Codes 1 e 2 abaixo). Ou acesse diretamente usando o QR Code 3 abaixo.



Faça o download do nosso app



Faça o download do nosso app



Acesse o Suplemento Digital Logweb

Disponível **GRATUITAMENTE** no site [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) **A PARTIR DO DIA 23 DE NOVEMBRO.**

**4 capa**  
Emprego do transporte aéreo na movimentação de cargas cresce com a retomada econômica

**14 especial**  
Transporte rodoviário internacional: crise econômica provocou o desaparecimento de fornecedores do serviço

**16 evento**  
**Sucesso de público, MOVIMAT passa a ser bienal, junto com a FENATRAN**

- 17 BMC-Hyundai vendeu máquina de 7 t no primeiro dia da MOVIMAT
- 18 GKO apresentou o GKO Frete
- 18 Nova empilhadeira elétrica da Palettrans promete reduzir custos
- 18 Fronius apresentou o processo de carregamento Ri
- 18 Equipamento de Goods-To-Person foi destaque da Bastian Solutions
- 19 Kion mostrou a Logística 4.0
- 19 Soluções da Ulma também focam no conceito da Logística 4.0
- 19 Lançamento da Combilift, aplicativo apoia decisões logísticas
- 20 Capo apresentou sistema de carga de contêineres por piso móvel

- 20 Emplaca lançou etiquetas de lacre
- 20 Controle de localização foi um dos destaques da Feedback
- 21 Áreas de packing e picking foram destacadas pela Inobag
- 21 Baterias industriais Moura em destaque na MOVIMAT
- 21 Walpick apresentou sistema de picking e setup
- 22 Retrak apresentou novo modelo de trocador de baterias
- 22 Impressora térmica foi o lançamento da Genoa
- 22 RunTec Informática apresentou aplicativo para controle do ciclo do pedido
- 22 Saur deu destaque a posicionador de garfos e tira tampas de caminhões
- 23 CargoX se mostrou como transportadora sem frota própria
- 23 Rayflex mostrou as últimas tendências em portas rápidas



# 2018

## UM ANO DE GRANDES **OPORTUNIDADES** PARA OS **ANUNCIANTES** DA **LOGWEB.**

**MAIOR EXPOSIÇÃO** DE SUAS MARCAS,  
**SERVIÇOS E PRODUTOS** ATRAVÉS DAS  
PUBLICAÇÕES DAS **REVISTAS IMPRESSA**  
**E DIGITAL** DA **LOGWEB** E DA NOVÍSSIMA  
REVISTA **MODAL MARÍTIMO.**

O GRUPO **LOGWEB** É CERTIFICADO PELA  
**UBM, REALIZADORA DA INTERMODAL,**  
COMO MÍDIA OFICIAL E **CATÁLOGO OFICIAL**  
DESSA IMPORTANTÍSSIMA FEIRA QUE  
ACONTECE LOGO NO **INÍCIO DO ANO**

NÃO FIQUE DE FORA DAS **EDIÇÕES**  
**ESPECIAIS.** FALE COM NOSSA EQUIPE  
COMERCIAL E ELABORE JÁ UM **PLANO DE**  
**MÍDIA** PARA 2018.

REVISTA  
**Logweb**

11 3964.3744 11 3964.3165

# UMA UNIÃO DE GIGANTES.



MEMBERS OF KION SOUTH AMERICA



**ÁGUA**  
Sistemas

Estruturas  
de armazenagem  
porta-paletes  
e autoportantes



**STILL**

MEMBERS OF KION SOUTH AMERICA

Empilhadeiras, transpaleteiras  
e veículos autônomos  
AGV para movimentação  
e armazenagem de materiais

**DEMATIC**

KION SOUTH AMERICA

Soluções manuais  
e automatizadas  
para otimizar  
sua cadeia logística

**TUDO O QUE VOCÊ PRECISA EM MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS  
E ARMAZENAGEM EM UM SÓ LUGAR!**

Uma facilidade para você, que conta com um único parceiro que reúne  
know-how em movimentação, armazenagem e automação de materiais,  
soluções para a cadeia de suprimentos de ponta a ponta.

**Linde e STILL**

Tel: (11) 4066-8100

comercial@still.com.br

[www.lindeempilhadeiras.com.br](http://www.lindeempilhadeiras.com.br)

[www.still.com.br](http://www.still.com.br)

**Dematic**

Tel: (11) 3627-3100

contato.br@dematic.com

[www.dematic.com.br](http://www.dematic.com.br)



Encontre o representante  
e a maior rede de Serviços  
Autorizados do Brasil.