

REVISTA **Logweb**

referência em logística

| www.logweb.com.br | edição nº 193 | Setembro 2018 | R\$ 22,00 |

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



Logística Setorial

Canal Logweb

logweb_editoria

Portal da Revista Logweb

Motorização:
GLP motor GM: R\$ 204.540,00
Diesel CUMMINS: R\$ 227.500,00

Torre: CASCADE

- Torre duplex 5m.
- Posicionador e deslocador lateral dos garfos.
- Garfos de 2m.



CPD 25 AC3
R\$ 84.900,00

A Series

Torre: Cascade
Controlador curtis AC.

- Extração lateral de bateria.
- Deslocador lateral.
- Torre triplex 4.5m.
- Acompanha 1 Bateria e 1 carregador.



*Preços refletem a cotação do dólar de 15/02 e pode refletir a variação cambial até a data de circulação da revista. Condição de pagamento em 3 parcelas mensais. Válido para as 15 primeiras máquinas vendidas. Preço FOB Campinas -SP

Rua Murilo de Campos Castro, Nº 27
 Fazenda Santa Cândida - Campinas - SP
 (19) 3256-2800 - sdoequipamentos.com.br

SDO
 EQUIPAMENTOS

HANGCHA

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

**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração**

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

Diretor de Redação

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

Redação

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

Diretora Executiva

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

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

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

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

Diretora Comercial

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

Gerência de Negócios

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

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

Diagramação

Alexandre Gomes

A logística nos vários segmentos

Em nossas últimas edições, destacamos, sob o título "Logística Setorial", como atuam alguns segmentos, como o de alimentos e bebidas e o farmacêutico.

Neste número de *Logweb* ampliamos este enfoque, agora abrangendo autopeças e automotivo, e-commerce, eletroeletrônico, logística hospitalar e rodo aéreo. Assim, o leitor vai encontrar uma análise interessante de como se faz a logística nestes setores, as peculiaridades de cada um e os problemas enfrentados, entre outros assuntos, incluindo, também, ponderações sobre as consequências da greve dos caminhoneiros e da fixação de um valor mínimo para os fretes – tabela.

A propósito, nossas análises sobre "Logística Setorial" prosseguem na *Logweb Digital* e também nas próximas edições da versão impressa.

Esta edição de *Logweb* inclui, ainda, a cobertura de dois importantes eventos do setor: um sobre "Liderança na Supply Chain", promovido pelo FGVcelog e CSCMP, e "Intralogística Conectada", realizado pelo Grupo Kion e Águia Sistemas. E, em meio a muitas outras matérias, destaca o lançamento do Cargo 3031 8x2, pela Ford Caminhões.

Vale conferir, também, a matéria sobre o IFOY, considerado o mais importante prêmio de intralogística do mundo, que abre oportunidade para as startups apresentarem suas inovações – podem concorrer todos os dispositivos e soluções utilizadas no fluxo de materiais internos, como robôs, AGVs, drones, bicicletas, hardwares ou softwares. As empresas têm até o dia 30 de outubro próximo para submeterem seus produtos e soluções de intralogística ao prêmio IFOY, em onze categorias.

No mais, lembramos ao leitor que a nossa próxima edição será dedicada ao Prêmio Top do Transporte, realização conjunta das revistas *Logweb* e *Frota&Cia*, que já se tornou referência entre as transportadoras de carga. A edição vai destacar os ganhadores, por segmento, a metodologia e muito mais, além de incluir uma ampla análise dos transportes sob o ponto de vista dos embarcadores.

Também na próxima edição será incluído o Catálogo Oficial da Logistique – Feira de Logística e Negócios Multimodal, que ocorre de 23 a 25 de outubro em Joinville, SC, e que tem a *Logweb* como parceira comercial e mídia oficial.

Como se pode notar, a *Logweb* está sempre focada nos assuntos e nos eventos que realmente acrescentam novidades e atualizações ao currículo de nossos leitores. De forma direta, concisa e com conteúdo.

Os editores

logística setorial

14 E-commerce: Crescimento do setor, apesar da crise, passa a exigir mais de OLs e transportadoras

20 Rodo Aéreo: Unindo a velocidade do avião com a mobilidade do caminhão em prol da agilidade

26 Autopeças e Automotivo: Recuperação e crescimento ajudam a manter a expectativa esperada nos transportes

34 Calçados: Exigências são por prazos menores de entrega, com fluxo da informação concomitante

38 Hospitalar: variedade de itens e importância social tornam a logística do setor um desafio

44 Eletroeletrônico: OLs e transportadores já se preparam para o aumento da demanda que ocorre no final de ano

6 evento
Liderança na Supply Chain foi tema do quarto encontro promovido pelo FGVcelog e CSCMP

8 reconhecimento
Prêmio IFOY abre espaço para startups de intralogística. Logweb é a única jurada da AL

10 coluna SETCESP
Um novo tempo na relação capital e trabalho

12 entrevista
Monique Merencio aborda o atual mercado de trabalho para executivos de Supply Chain

48 veículos
Ford anuncia entrada em novo mercado de caminhões com o Cargo 3031 8x2

50 logística in-house
Intralogística Conectada apresentou soluções integradas do Grupo Kion e da Águia Sistemas

54 evento
Logistique vai reunir grandes empresas do setor de logística em Joinville, SC. A Logweb é parceira do evento

58 fique por dentro

37 Notícias Rápidas

ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

53 O eterno retorno do mesmo

Agenda

Consulte no portal 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

NOVA EMPILHADEIRA ELÉTRICA 8FBN

Tecnologia e confiabilidade **TOYOTA**.



A 8FBN é uma empilhadeira elétrica projetada para agregar segurança, confiabilidade e tecnologia à sua operação. Permite extrema estabilidade à carga durante as curvas e também na elevação, devido à engenharia exclusiva do eixo traseiro.



Modelo 8FBN, com capacidade de até 3,0 toneladas, elevação máxima de até 6,0 metros.

A 8FBN é perfeita para centros de distribuição, câmaras frigoríficas de até -45°C, indústrias químicas, farmacêuticas, alimentícias e outras operações que necessitem de um equipamento que não polui o ambiente e demanda alto desempenho, aliado ao baixo custo de manutenção.

Encontre a Toyota mais perto de você no site: www.toyotaempilhadeiras.com.br
Central de Atendimento: +55 11 3511-0400



/ToyotaEmpilhadeira



/toyota-empilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras

 **TOYOTA**
EMPILHADEIRAS

Liderança na Supply Chain foi tema do quarto encontro promovido pelo FGVcelog e CSCMP

Com o objetivo de discutir as competências requeridas para que um líder em Supply Chain possa ser um agente transformador nas empresas, o FGVcelog – Centro de Excelência em Logística e Supply Chain da FGV-EAESP – Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas e o CSCMP – Council of Supply Chain Management Professionals RoundTable Brazil promoveram, no dia 16 de agosto último, o quarto de seis encontros da série "Diálogos de Supply Chain", que acontecem na FGV, em São Paulo, SP.

Marcello Spinelli, diretor presidente da VLI Logística, e Cristiano Teixeira, diretor geral da Klabin, iniciaram o evento falando sobre suas trajetórias profissionais. A partir dessas apresentações, o encontro permitiu reforçar a importância do papel dos profissionais em conduzir áreas de Operações e Supply Chain de forma a criar valor para as empresas. Para que este profissional e gestor da área possa crescer nas organizações, além do perfil e conhecimentos técnicos, é importante que ele consiga entender de que forma sua atividade influencia os resultados do negócio e as necessidades e requisitos de cada uma das áreas com que ele se relaciona, sejam elas internas, tais como Marketing e Finanças, ou externas, como fornecedores e clientes.

Para que o profissional tenha sucesso, ele precisa entender a sua atividade e também a estratégia da empresa, os concorrentes e os diferentes players na cadeia. É preciso ter visibilidade do todo. E, para isso, deve aprimorar sempre seus



conhecimentos técnicos e acompanhar tendências na área, bem como trabalhar atitudes e comportamentos, os chamados soft skills. Uma formação diversificada e experiência em outras áreas podem ajudar a ampliar o papel do profissional, mas o executivo ainda precisa ser capaz de demonstrar suas habilidades técnicas.

Segundo Spinelli, da VLI, há três competências básicas. É preciso ter conhecimento técnico, saber gerenciar pessoas ("feedback vale mais que treinamento" e "não delegue o processo de contratação") e transmitir valores pessoais e profissionais ("podemos até errar, mas é o exemplo que faz acontecer").

Por sua vez, Teixeira, da Klabin, ressaltou que nunca planejou nada na carreira. "Fui trabalhando e as oportuni-

dades chegaram", disse, acrescentando a importância da integração e do foco no planejamento operacional. Disciplina rigorosa também foi citada por ele.

Depois do intervalo, Monique Merencio, sócia da 2Get Amrop, e Luciano Carbonari, sócio da People Assets Transsearch, falaram como o mercado de Executive Search busca e seleciona talentos para as posições de liderança sênior e a oferta de talentos em Supply Chain e logística no Brasil. De acordo com eles, o mercado de trabalho para executivos da área deve retomar seu crescimento. *(Veja, nesta edição, entrevista especial com a Monique, que aborda em detalhes esse assunto.)*

Segundo Priscila Miguel, coordenadora do FGVcelog, a resposta do público

ao encontro foi bastante positiva, com muita interação entre expectadores e palestrantes debatedores. "Este é o espírito deste tipo de encontro: a troca de conhecimento e a ampliação da rede de contatos. Neste sentido, os eventos promovidos têm cada vez mais atraído profissionais que procuram um espaço para compartilhar e aprender", ressalta.

Para Marcos Isaac, responsável por Programas e Conteúdo do CSCMP, o encontro mostrou a mudança da área de Supply Chain: de um papel meramente operacional, com forte foco em redução de custos, para um protagonismo estratégico de criação de valor.

Diálogos de Supply Chain

O objetivo da série é proporcionar discussões e levar propostas para os profissionais do setor, contribuindo para sua compreensão e ajudando a desen-


volver suas competências, enquanto cria uma rede de apoio. É o que explica Isaac, do CSCMP.

"Esses eventos auxiliam os profissionais a redirecionarem o foco de inovação de suas empresas, através da discussão de temas que estão criando novos modelos de negócios através do Supply Chain Management", complementa.

Priscila, do FGVcelog, diz que a parceria entre as entidades tem como objetivo a promoção de encontros nos quais é possível, por meio de debates e palestras, integrar prática e academia, valorizando o profissional da área. "Para o mercado de logística brasileiro, os 'diálogos' têm o papel fundamental de trazer tendências e disseminar conhecimentos, sempre apresentando cases nacionais e internacionais."

No dia 19 de setembro ocorreu o quinto evento da série, sobre o tema

"S&OP – Planejamento Integrado de Longo e Curto Prazo". Foram apresentados dois cases com as diferenças culturais encontradas em implementações na América Latina e na Europa. O último encontro acontece em 25 de outubro e abordará o tema "Sobrevivendo e Prosperando na Era da Ruptura nas Cadeias de Abastecimento". Evento internacional com tradução simultânea, tem como objetivo definir caminhos para fazer com que o Supply Chain Management seja habilitador e não limitador da inovação.

Os encontros acontecem no Salão Nobre da FGV-EAESP, em São Paulo, e são abertos ao público. Assinantes da Logweb, associados ao CSCMP, estudantes e parceiros da FGV têm desconto na inscrição. Mais informações no site fgvclog.fgv.br ou pelo telefone (11) 3799.7946. 

AGORA EM

6 ESTADOS
+ DISTRITO
FEDERAL

ATENDIMENTO EM
100%
DOS ESTADOS

ALFA
TRANSPORTES



Carga
Fracionada



Carga
Lotação



www.alfatransportes.com.br



Aproximando mercados com soluções inteligentes

Prêmio IFOY abre espaço para startups de intralogística. *Logweb* é a única jurada da AL



Pela primeira vez na história, as startups terão a oportunidade de apresentar suas inovações no IFOY, considerado o mais importante prêmio de intralogística do mundo. Podem concorrer todos os dispositivos e soluções utilizadas no fluxo de materiais internos, como robôs, AGVs, drones, bicicletas, hardwares ou softwares. O único requisito é ter um protótipo ou uma aplicação em total funcionamento. Produtos que já estão em produção em série ou conceitos teóricos não são permitidos.

“Conquistar o prêmio IFOY é muito valioso para startups. Quem ganhar, ou até mesmo quem chegar à final, será conhecido mundialmente de um dia para o outro”, diz Anita Würmsen, presidente do júri. No entanto, vale lembrar que o processo de seleção é considerado um dos mais difíceis do mundo.

IFOY 2019

As empresas têm até o dia 30 de outubro próximo para submeterem seus produtos e soluções de intralogística ao prêmio IFOY, em onze categorias. Em dezembro de 2018, um júri formado por 28 profissionais das principais publicações internacionais de logística de 19 países decidirá quais dispositivos e soluções chegarão à final. A *Logweb* é a única jurada da América Latina e foi a primeira das Américas a integrar este seleto grupo.

Em março de 2019 acontecerão os testes, incluindo o protocolo IFOY, contendo cerca de 80 critérios, e o científico IFOY Innovation Check. Os jurados e suas equipes consultivas viajam para a Alemanha para testar os finalistas antes de votarem. O resultado será revelado em junho de 2019.

O prêmio é patrocinado pela VDMA – Associação de Movimentação de Materiais e Sistemas de Logística e tem como parceiros a Deutsche Messe, realizadora

da CeMAT, principal feira de intralogística, de Hannover; a Messe München, realizadora das feiras Transport Logistic, de Munique, Bauma e IFAT; a Chep, líder global no mercado de pool de paletes; e a Fronius, especialista em tecnologia para carregamento de baterias. A sede da organização do IFOY fica em Ismaning, perto de Munique, na Alemanha. *Logweb*

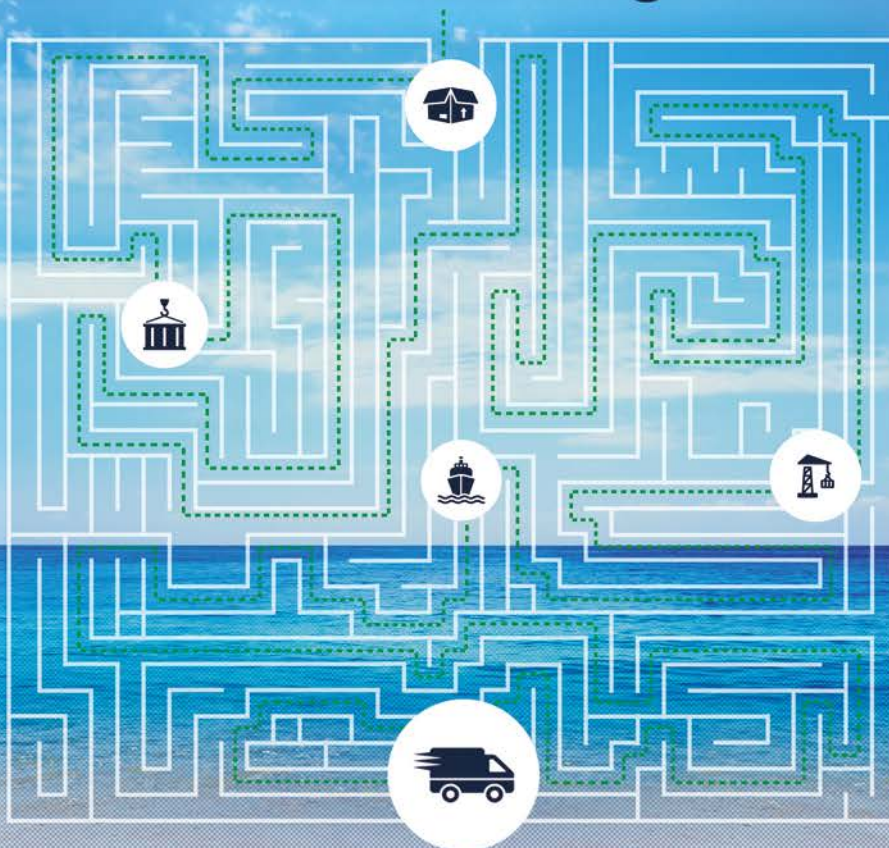
Categorias

- 1) Empilhadeiras Contrabalançadas até 3,5 toneladas**
- 2) Empilhadeiras Contrabalançadas acima de 3,51 toneladas**
- 3) Empilhadeiras para Carga Pesada e Veículos Especiais**
- 4) Empilhadeiras de Alta Elevação para Armazém**
- 5) Empilhadeiras de Baixa Elevação para Armazém**
- 6) Veículos Automaticamente Guiados (AGV) e Shuttles**
- 7) Robôs para Intralogística**
- 8) Softwares para Intralogística**
- 9) Soluções Integradas para Armazém**
- 10) Especial do Ano (componentes ou detalhes técnicos que proporcionam sustentabilidade ou ergonomia)**
- 11) Startups**



Mais informações no site
www.foy.org.

Você tem problemas para saber onde sua carga está?

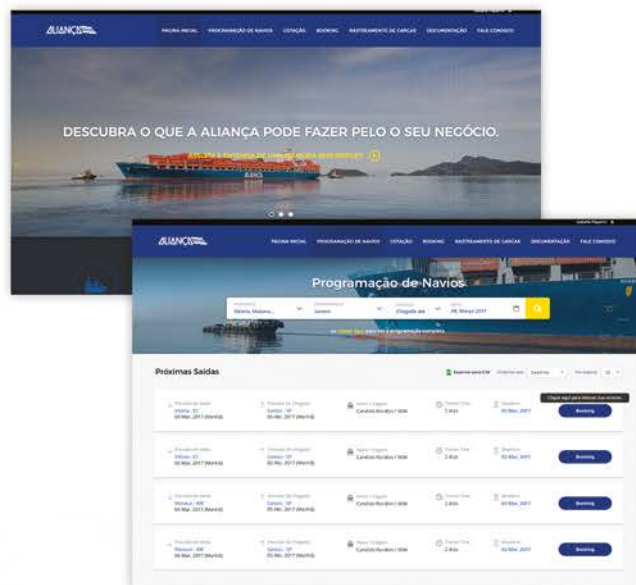


Com a Aliança sua mercadoria entra na direção certa!

Monitore sua carga de qualquer lugar. Basta ter um computador, tablet ou celular.

Agora você pode:

- ✓ Rastrear cargas
- ✓ Fazer agendamentos
- ✓ Controlar toda a documentação
- ✓ Tirar dúvidas de forma rápida e eficaz
- ✓ Efetuar consulta por NF



Acesse o nosso site. É rápido, fácil e seguro

www.alianca.com.br/portalcabotagem



Um novo tempo na relação capital e trabalho

Neste ano a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho fez 75 anos de existência, e nas primeiras décadas de sua vigência foi indutora de prosperidade, renda, base de formação de uma classe média e de segurança jurídica para todos.

O ex-presidente Getúlio Vargas via neste instrumento um caminho melhor para os trabalhadores e empresários, pois a circulação da riqueza é provedora do progresso e de economias fortes e democráticas. No que ele estava certo, e assim o foi progressivamente, principalmente após os anos 1950 e durante os de 1960 aos anos de 1980.

Mas, a partir de então o mundo mudou, veio o fim da guerra fria, o fim da União Soviética, a retomada dos ideais liberais, a consolidação da democracia e do estado de direito na América Latina e no mundo asiático e, no mundo econômico, ocorreu a sua globalização e a formação de mercados comuns.

Todos estes fatos somados e a revolução tecnológica implicaram em nova forma de produzir, de comercializar, de se consumir, de administrar, e as palavras mudança e inovação passaram a ser armas constantes para sobreviver no mundo atual.

As gerações de 1990 e 2000 foram formadas em uma nova era, com uma forma nova de ver o mundo e de interagir com os problemas, com as autoridades e com a forma de se sustentar na vida.

Não há nada de anormal nisso: se olharmos para trás, vamos ver que as gerações de 1940 e 1950 fizeram o maio

de 1968 no mundo todo, pedindo o fim do autoritarismo, liberdade sexual, direitos iguais e tantas outras bandeiras que se tornaram regra nos anos seguintes. E olha que esta geração é filha dos pais que participaram da segunda guerra mundial, cuja juventude se perdeu entre armas e bombas.

Mas voltando aos anos 1990 e anos 2000, temos claro que houve uma mudança cultural que influenciou muito o mundo do trabalho, e a CLT necessitava ser atualizada. Se dos anos 1940 aos anos 1970 era altíssimo o nível de alfabetismo, nas décadas seguintes houve uma inversão drástica e para melhor neste problema, pois a maioria esmagadora da classe trabalhadora é alfabetizada e passou a conhecer e defender seus direitos.

Os sindicatos de empregados, que em outrora eram dominados por visões ideológicas, passaram a ter uma visão mais econômica, focada mais nos direitos trabalhistas e no poder aquisitivo dos salários do que em tomada de poder. Até porque a democracia permitiu que o dirigente radical do passado se tornasse governo e passasse a entender o desafio de administrar e gerir um empreendimento para pagar salários, pagar tributos, pagar fornecedores e ainda ter lucro. Não quer dizer que tenham aprendido a lição, mas trouxe um aprendizado que se fosse fácil produzir prosperidade e felicidade para todos, isso já teria sido feito há muito tempo.

Os computadores tomaram conta das fábricas, do comércio, dos escritórios, dos



Adauto Bentivegna Filho
Assessor Executivo da
Presidência e Coordenador
Jurídico do SETCESP.

lares, das escolas, da vida social, enfim, de tudo! Não sabemos se os controlamos ou se eles nos controlam, fato é que não se vive mais sem os celulares, smartphones, tablets, notebook, etc.

Desnecessário dizer que este novo mundo tinha que adentrar na CLT, e não é à toa que o teletrabalho, o home office, trabalho intermitente, trabalho a tempo parcial e tantos outros tipos de contrato de trabalho ganharam relevância nesses novos tempos, por isso veio a lume a Lei 13.467/17, que ficou conhecida como a Lei da Reforma Trabalhista.

Em seu bojo reformulou a forma de celebração de convenção e acordo coletivo de trabalho, permitindo que o negociado se sobreponha ao legislado desde que se respeitem algumas regras, como as esculpidas no artigo 611B da CLT.

Tal fato está obrigando que empregados e empregadores adotem uma postura de esforço mútuo para a celebração destes instrumentos tão necessários para a prosperidade e a paz social. Pois caso não se celebre um acordo antes da data base, os empregados perderão os direitos esculpidos na convenção coletiva, mas, por outro lado, as partes poderão avançar em temas trabalhistas que melhorem a produtividade e as condições salariais

e de trabalho dos empregados. Tais instrumentos poderão flexibilizar direitos e obrigações, buscando a manutenção dos empregos em época difíceis e a continuidade dos negócios da empresa. O que é bom para todos.


E foi neste cenário que o SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, presidido por Tayguara Helou, fez a primeira grande negociação salarial na fase da Reforma Trabalhista. Ou seja, foi a primeira entidade de porte a celebrar onze convenções coletivas na égide do “acordado se sobrepondo ao legislado”.

As rodadas de negociação demoraram longos quatro meses, mas se conseguiu um resultado que, dentro do possível, atendeu parcela das expectativas de ambas as partes. Pois o processo negocial foi uma verdadeira camisa de força, sendo que de um lado os representan-

tes do setor profissional queriam tirar da Reforma Trabalhista, via convenção coletiva, aquilo que entendiam que era um retrocesso, e o setor econômico queria avançar naquilo que entendia ser possível para melhorar a gestão da empresa sem descuidar dos direitos mínimos dos seus empregados.

O resultado foi um instrumento com reajuste salarial dentro das condições que as empresas podem pagar sem se descapitalizar ou comprometer os seus negócios, e os trabalhadores conseguiram retomar alguns itens impedidos pela reforma desde que atendidos os interesses do setor econômico, como, por exemplo, a homologação, que para fazê-la não deve haver custo aos empregados e empregadores e as parcelas pagas têm que ser quitadas em ressalva na forma da Súmula 330 do TST. Algo inimaginável antes da Reforma Trabalhista.

Outro fato interessante é a possibilidade de se prorrogar em 4 horas extras a jornada do motorista profissional, o que as entidades profissionais não aceitavam, salvo raríssimas exceções, e quando o admitiam tinha que ser através de acordo coletivo de trabalho. O que na prática era um óbice que impedia o exercício de tal direito. Neste ano se conseguiu uma redação em que o SETCESP deverá ser informado destes acordos e acompanhar sua celebração. Fato que só foi possível com a Reforma Trabalhista.

Com certeza a celebração dos novos instrumentos irá permitir a inserção de novos institutos que estarão em sintonias com as novas realidades de um novo tempo. 

Conheça melhor
os serviços do SETCESP
em www.setcesp.org.br.

PowerBatt®
battery life extender

EQUALIZAÇÃO QUÍMICA PARA SUA BATERIA

- Diminui o consumo de energia;
- Reduz à emissão de CO₂;
- Maior autonomia de trabalho;
- Reduz o custo com manutenção;
- Prolonga a vida útil da bateria;
- Dispensa carga de equalização;
- Ecologicamente correto;
- Sem adição de ácido sulfúrico.



Aditivo dessulfatador para bateria.
Atua nas placas de chumbo prolongando a vida útil da bateria.

*Economia significativa de até 85% em comparação com compra de uma nova bateria

WWW.BTRMINAS.COM.BR • +55 31 3428-4077 • +55 11 4809-5555

Monique Merencioo aborda o atual mercado de trabalho para executivos de Supply Chain



“O mercado de trabalho busca profissionais que pensam nos impactos de sua atuação em todo o sistema, independentemente de sua senioridade, valorizando ideias e comportamento de time”

Embora haja demanda por executivos na área de Supply Chain, o momento é de cautela, tanto para as empresas quanto para os profissionais. Este é um dos assuntos tratados por Monique Merencioo, sócia da Amrop 2GET (11 2222.1050), uma das maiores redes globais de busca por executivos.

Responsável pelos mercados de Logística e Agronegócios, Monique conduz pesquisas e assessments para C-Level Executivos Seniores. Antes de sua entrada na Amrop 2GET, fez parte de outras duas empresas relevantes de Executive Search. Possui graduação em Administração de Empresas e pós-graduação em Gestão Estratégica de Pessoas.

Logweb: Como você analisa o atual momento para contratação de executivos na área de Supply Chain? A demanda e a oferta estão equilibradas?

Monique: Supply Chain é um dos setores mais complexos e relevantes do cenário brasileiro, exigindo um nível alto de evolução e aprimoramento de seus executivos. Obviamente a área sofreu com as dificuldades do país nos últimos semestres, como quase todas as frentes, contudo, continua demandada. A oferta de posições ficou menos exposta, não necessariamente menor, e os executivos ficaram mais seletivos para mudanças. Podemos dizer que é um momento de cautela dos dois lados. O ponto bastante positivo disso é que as organizações estão se preparando melhor para receber novos recursos e os profissionais estão mais atentos a posições que podem influenciar positivamente suas carreiras, deixando de realizar movimentos pura e simplesmente por remuneração.

Logweb: Quais são as competências mais exigidas para esses executivos?

Monique: Visão ampla dos negócios da organização, senso de dono, foco em resultado e excelência técnica.

Logweb: Pode-se dizer que há divergências entre o que o mercado exige e o que os profissionais oferecem?

Monique: Essa é uma pergunta complexa, pois depende de uma série de fatores. Podemos dizer que os profissionais com melhor avaliação em processos seletivos são aqueles que demonstram um bom match entre excelência técnica e conexão com o negócio. Entendem e explicitam de forma clara os resultados de sua área e o impacto na última linha da organiza-

ção. A complexidade está na diversidade de skills necessários para esse match e que, não necessariamente, estão entre os focos dos profissionais de Supply Chain.

Logweb: As competências comportamentais são realmente o maior desafio?

Monique: Sim, sem dúvida a dificuldade está na entrega “não técnica”. Tem uma máxima em nosso mercado: pessoas são contratadas pelo perfil técnico e desligadas pelo perfil comportamental, na maioria das vezes. Seja porque não estão alinhadas aos objetivos/missão da organização, seja por dificuldades de relacionamento efetivamente. Já falamos antes do hiato entre “exigências do mercado” e “perfil dos profissionais” e isso é quase que puramente “comportamento”. Conforme você evolui na carreira, são exigidos mais que conhecimentos técnicos (isso se torna ponto pacífico), buscam-se líderes e gestores. Profissionais que conseguem entregar junto com o time e não apesar deles – leia time como organização. Esse shift não é fácil.

Logweb: Quais as diferenças entre os profissionais de perfil planejador e de perfil executor?

Monique: Esse é um outro grande ponto discutido em fóruns de liderança em Supply Chain, pois é comum a carreira estacionar na “execução” e não evoluir para “estratégia”. Veja que não usei o termo “planejador” para demonstrar evolução, pois também pode ser um erro permanecer só no “planejamento” e não descer para “implementação”. Certamente profissionais que conseguem pensar estrategicamente na solução, planejar a ação e executar com o time terá mais sucesso que somente um

dos "lados". Aqui mais uma vez falamos de equilíbrio... talvez uma das grandes chaves de uma carreira de sucesso.

Logweb: *Quais as dicas para os contratantes escolherem um bom profissional para sua empresa?*

Monique: É preciso ter muito claro o que se espera do profissional que será contratado, seu painel de metas dos próximos 12 meses e buscar evidências de performance no que é relevante. Performance passada não é garantia de resultado futuro, mas pode ser um bom indicador do "modus operandi" do profissional. Outro ponto extremamente importante: transparência sempre... quanto mais informação durante o processo, menores são as chances de surpresas não positivas e quebra de confiança.

Logweb: *Quais os maiores erros cometidos pelos profissionais ao buscarem uma recolocação no mercado?*

Monique: Gosto de uma analogia que utilizo sempre quando falo de recolocação e que acredito ilustrar bem essa resposta: é preciso ser um "sniper" em vez de um "atirador amador". Às vezes, buscar recolocação é mais trabalhoso que trabalhar, por isso, deve ser uma atuação estratégica. Deve-se focar nos mercados nos quais seu perfil é interessante, nas empresas que você chamaria atenção e investir somente em projetos que realmente façam sentido para seu perfil. Pense sempre: nesse processo, eu me contrataria? Além de não ser efetivo, quando você aplica em projetos sem foco, estatisticamente, você errará mais e isso gera muita frustração. Fica a sensação de que você deixou de ser "bom" ou que o mercado está "mais difícil" que a realidade. Isso simplesmente porque você está perdendo a oportunidade de focar no projeto certo. Um "atirador amador" pode acertar o alvo no primeiro tiro, mas isso não significa excelência, é sorte. Se você perguntar como ele fez para chegar lá, não terá resposta e poderá tentar fazer o mesmo o restante da vida sem sucesso. Ser um "sniper" pode até "demorar" um pouco mais, mas certamente trará resultado.

Logweb: *Fale sobre a tendência de especialização versus o modelo brasileiro "faz tudo".*

Monique: Ótimo ponto: nós, brasileiros, fo-

mos criados para saber "fazer tudo", mesmo que seja de qualquer jeito. E isso não necessariamente funciona em todos os momentos. Tentar ser bom em tudo gera frustração e não traz destaque, você corre o risco de cair no perfil "executor" que falamos anteriormente. Nossa multidisciplinaridade é uma excelente característica pela versatilidade, mas precisa ter uma mescla entre o que eu "sei fazer" e o que eu "posso fazer". Nós podemos fazer quase tudo, mas sabemos fazer realmente poucas coisas. E isso é valioso. É preciso ter ciência de onde eu consigo contribuir realmente (o famoso "entrar jogando"). Ser empático geralmente é um bom caminho para conseguir soluções. Imagine que você tivesse de refazer a pintura da sua casa e, para isso, cotasse dois profissionais. Você gosta do perfil comportamental dos dois e tem confiança em ambos, contudo, um deles apresenta evidências dos últimos 10 projetos de pintura que executou, com referências. O outro é um pedreiro que também faz o trabalho de pintura. Para quem você daria o trabalho? Se sua escolha foi pelo pedreiro, você pagaria o mesmo valor ou negociaria para baixo pelo risco?

Logweb: *O senso comum diz que a tecnologia vai substituir as pessoas. O que você acha?*

Monique: A tecnologia não substituiu as pessoas até hoje, pelo contrário, ela exige mais pessoas focadas em soluções. Passamos de uma atuação quase que totalmente manual (era industrial) para um modelo de eficiência e excelência. Uso sempre como exemplo a Fórmula 1: veja os vídeos de um pit stop há 40 anos e hoje. Atualmente, temos um número muito maior de pessoas, altamente especializadas, para realizar a mesma atividade. Grande ganho está no tempo: de minutos para segundos. Tecnologia é uma grande facilitadora do processo evolutivo. O ser humano utiliza mais suas melhores habilidades e menos a força física hoje, isso será potencializado. Acredito que valida tudo que falamos acima, pois o mercado de trabalho diferencia pessoas que demonstram mais que habilidades manuais, buscando profissionais que pensam nos impactos de sua atuação em todo o sistema, independentemente de sua senioridade, valorizando ideias e comportamento de time. **Logweb**

ganhe
10%
de desconto



No reparo de qualquer controlador, você ganha 10% de desconto.

Basta enviar o código **'REVISTA10SZ'** por e-mail solicitando o orçamento.

**promoção válida somente para novos clientes*

TZ

Solicite um orçamento:

Av. Ayrton Senna, 3000 - bl.2 - sl.317/325 - Rio de Janeiro, RJ
Tel.: (21) 2421-9722 | (55) 21 9 9993-9375 | (55) 21 9 9992-5257
contato@szlaboratorio.com | www.szlaboratorio.com

E-commerce: Crescimento do setor, apesar da crise, passa a exigir mais de OLs e transportadoras

Investir em tecnologia, infraestrutura, inovação, portfólio de produtos e segurança é o ponto de partida para as empresas de transporte e logística obterem sucesso no comércio eletrônico e ajudarem seus clientes a ampliar seus negócios.

O e-commerce nacional não para de crescer. Durante o primeiro semestre de 2018, na comparação com o mesmo intervalo do ano passado, apresentou alta de 12,1% no faturamento, segundo levantamento realizado pela Ebit – empresa de informações sobre o comércio eletrônico nacional. O faturamento total foi de R\$ 23,6 bilhões, ante R\$ 21 bilhões dos primeiros seis meses de 2017.

Diante disto, o que este segmento exige dos Operadores Logísticos e das transportadoras?

Para André Perez, gerente regional PR da Alfa Transportes EIRELI (Fone: 49 3561.5100), principalmente informação, e cada vez mais integração dessas informações, visto que o cliente que compra pela internet geralmente gosta de praticidade. Ou, como diz Sarah Kirchmeyer, supervisora comercial da Terca – Cotia Armazéns Gerais (Fone: 27 3331.5064), o setor exige agilidade, flexibilidade operacional e garantia de processos.

“O crescimento do e-commerce tem exigido dos transportadores e Operadores Logísticos a reconfiguração de suas estruturas operativas e adaptações nas estratégias de mercado. As demandas por entregas mais rápidas e por um fluxo de informações mais rico e preciso têm sido respondidas com investimentos em novas tecnologias que, além de melhorarem as operações,

permitem uma melhor gestão dos riscos, outro ponto de grande preocupação”, complementa Giuseppe Lumare Júnior, diretor comercial da Braspress Transportes Urgentes (Fone: 11 2188.9000).

De fato, Rubens Lacerda, diretor de Planejamento da Rodomaxlog Armazenagem e Logística (Fone: 11 3973.7948), lembra que as exigências incluem agilidade, prazos, informação praticamente em tempo real e gerenciamento de risco em tempo atuante.

O CEO da Jadlog (Fone: 11 3563.2000), Bruno Tortorello, também lembra que a logística do e-commerce exige agilidade e pontualidade das transportadoras, pois há necessidade de entrega em curto prazo.

Para isso, os Operadores Logísticos devem contar com sistemas de roteirização e rastreamento complexos, com infraestrutura e capilaridade nacional para as entregas e coletas, além de uma frota heterogênea, composta por carretas, caminhões e veículos utilitários. “O setor de e-commerce exige que os OLs e as transportadoras busquem ao máximo sua produtividade e suas melhores práticas, pois precisam atuar com alto nível de serviço a custos extremamente competitivos”, completa Cristiano Baran, diretor executivo da Luft Solutions (Fone: 11 4772.8500).

Eduardo Araújo, diretor de Logística da FedEx Express no Brasil (Fone: 0800



703.3339), também concorda que o comércio eletrônico continua crescendo a um ritmo acelerado, tornando-se rapidamente um dos pilares que orienta a economia global. Cada vez mais empresas e clientes estão aproveitando o comércio eletrônico e buscam formas inovadoras e econômicas de transportar seus produtos. Assim, para Araújo, investir em tecnologia, infraestrutura, inovação, portfólio de produtos e segurança é o ponto de partida para as empresas de transporte e logística obterem sucesso no comércio eletrônico e ajudarem seus clientes a ampliar seus negócios.

"Neste panorama em evolução, todos os canais devem se integrar e oferecer uma experiência impecável em todas as plataformas, físicas ou digitais. Como tal, o conceito omnichannel ganha importância e gera vendas. Diversos canais são oferecidos ao cliente para que ele possa

escolher onde, quando e como comprar", destaca o diretor de Logística da FedEx.

Afinal, como frisa Luíza Apollaro de Sá Moreira, gerente comercial da Sequoia Logística e Transportes (Fone: 11 4391.8800), tudo se resume ao cliente final, que é a força motriz de toda a cadeia de e-commerce. "Nós, Operadores Logísticos e transportadoras, devemos procurar entender quais são as expectativas do consumidor brasileiro e buscar alinhar nossas estratégias, a fim de atendê-las. Entender o consumidor e oferecer serviços que tragam confiabilidade ao processo logístico é fundamental."



Luíza, da Sequoia: "Lidar com SKUs de diversos perfis e entregá-los para clientes distintos diariamente é o que torna esse negócio fascinante"

Milton Costa, diretor executivo da Kwikasair – Kex (Fone: 11 3090.6892), pelo seu lado, é mais crítico em sua análise. Segundo ele, para atuar neste segmento, é exigido um modelo específico de operação e transporte – "transportadora padrão não se adapta às necessidades e exigências deste segmento, quem quer atender com qualidade, obrigatoriamente precisará ter a própria estrutura de atendimento e conhecer

plenamente suas especificidades, quer seja pelo tamanho dos produtos, quantidade de entrega, horários alternativos, postos de coleta e postos de entregas, ou tem sua estrutura própria ou terá um grande risco de fazer um péssimo serviço".

UNICARGO, FAZENDO SUA ENTREGA VOANDO!



laurenção
design



UNICARGO

Tel. 11 2413.1700 unicargo.com.br

Como atender aos clientes?

Considerando que o cliente final, como já foi dito, é a força motriz de toda a cadeia de e-commerce e exige, cada vez mais, entregas urgentes, em dias e em até horas, como atender a estas solicitações em termos de logística?

No Brasil, o e-commerce representa uma crescente parcela das operações de transporte e logística, mas esta parcela ainda é menor do que a de vendas tradicionais (B2B), portanto, para obter a melhor performance, as operações de transporte, especialmente aquelas efetuadas por empresas privadas que operam com sua própria estrutura, podem e devem compartilhar as entregas de e-commerce e comércios tradicionais.

"Evidentemente — continua Lumare Júnior, da Braspress —, a composição de fluxos permite oferecer ao e-commerce (B2C) as mesmas vantagens já desfrutadas por clientes B2B, assim, as evoluções específicas para o mercado B2C estão sendo pensadas em termos de alternativas de locais de entrega diferenciados (pick a point) ou com o uso de lockers para o próprio destinatário retirar sua en-

comenda, soluções que representam uma crescente tendência de mercado."

Perez, da Alfa Transportes, por sua vez, destaca que é necessário ter muita responsabilidade no ato da negociação para informar ao cliente exatamente quais as condições de lead-time a empresa consegue cumprir. Fazer investimentos em veículos rápidos, e também cobrar taxas de urgência, ou específicas para os segmentos que atendem entregas para pessoas físicas, pode ser uma solução.

Realmente o tempo de trânsito é um dos motores das vendas no mercado de comércio eletrônico. Para atender a essa demanda, alerta Araújo, da FedEx, é preciso considerar vários fatores, como a infraestrutura tecnológica e rede. O uso da Inteligência Artificial (IA) tem sido destacado como um recurso para agilizar processos. "Sem dúvida, esta é uma das

mais poderosas revoluções tecnológicas da última década, o que pode trazer grandes mudanças para o dia a dia e como as empresas lidam com seus clientes."

Luíza, da Sequoia, salienta que, sim, os clientes buscam serviços mais velozes, mas, acima de tudo, buscam informação e prazos confiáveis. Para ela, criar a base operacional que suporte os embarcadores e clientes finais com informação e prazos confiáveis é o primeiro passo. Uma vez cumprida essa etapa, é preciso oferecer serviços inovadores, como, por exemplo, entregas expressas e serviços de pick up. "É necessária uma gestão integrada de planejamento, infraestrutura, processos e sistema adequado para atender a operação", completa Sarah, da Terca.



Lumare Júnior, da Braspress:
As demandas por entregas mais rápidas têm sido respondidas com investimentos em novas tecnologias

Características próprias

Como se pode notar, pelos requisitos citados, o e-commerce opera com uma logística diferenciada da dos demais setores.

Avaliação do Prêmio Top do Transporte

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

"O Prêmio TOP é muito importante para qualquer segmento do mercado de logística."

Milton Costa, diretor executivo da Kwikasair — Kedex

"O Prêmio Top do Transporte é um importante mecanismo de reconhecimento das empresas participantes deste segmento. Muitas vezes, os clientes finais não têm a visibilidade de quem são os responsáveis por fazer esta tarefa tão importante para que o varejo virtual aconteça."

Cristiano Baran, diretor executivo da Luft Solutions

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

André Perez, gerente regional PR da Alfa Transportes

"Este é um Prêmio muito importante para a indústria e um reconhecimento estimado para todas as empresas participantes."

Eduardo Araújo, diretor de Logística da FedEx Express no Brasil

"A logística do e-commerce é sensível porque os consumidores finais têm um relacionamento direto com a transportadora logística. Isso é crucial porque os consumidores já têm expectativas – desde o momento da entrega até a condição da embalagem."

Outro aspecto importante da logística no comércio eletrônico – ainda de acordo com Araújo, da FedEx – é a distribuição porta-a-porta, onde é necessário ter as ferramentas corretas no local para garantir uma entrega eficiente, já que muitas vezes não há ninguém disponível para receber o produto.

Baran, da Luft Solutions, também lembra que, no e-commerce, a expectativa do cliente final é muito alta, pois não existe a presença física. Com isso, a responsabilidade das empresas e, por consequência, de seus OLs, aumenta bastante. "Não basta apenas atender as expectativas. Temos que buscar sempre surpreender o cliente final, para que ele tenha uma experiência incrível desde a compra até a entrega final."



Tortorello, da Jadlog: a greve dos caminhoneiros atrasou as entregas das encomendas e evitou milhões de reais em vendas no comércio eletrônico

Tortorello, da Jadlog, também diz que, além do que já foi mencionado no início desta matéria, é importante destacar que a customização dos serviços aos clientes também é primordial na logística do e-commerce, independentemente do volume e da frequência demandadas pelo embarcador.

"De fato, o diferencial deste segmento está na comercialização dos produtos, já que, em sua maioria, as entregas são para pessoas físicas. Então, precisamos monitorar a entrega, local, responsável pelo recebimento, particularidades que não temos com a entrega junto ao comércio e a indústria", acrescenta Lacerda, da Rodomaxlog.

E Luíza, da Sequoia, destaca que a logística do e-commerce é extremamente fracionada e exige um alto grau de dinamismo do operador. "Lidar com SKUs dos mais diversos perfis em todo o processo e entregá-los em todo o país e para clientes distintos todos os dias é o que torna esse negócio fascinante e ao mesmo tempo, complexo."

"O Prêmio é de suma importância para todos os segmentos e para o transportador."

Rubens Lacerda, diretor de Planejamento da Rodomaxlog Armazenagem e Logística

"O Prêmio Top do Transporte é de fundamental importância para o nosso setor. Estar entre as transportadoras mais bem avaliadas de cada segmento, através do reconhecimento do mercado, nos impulsiona a continuar buscando a evolução dos nossos serviços e a garantia de satisfação de nossos clientes."

Luíza Apollaro de Sá Moreira, gerente comercial da Sequoia Logística e Transportes

"O Prêmio é fundamental para o reconhecimento das transportadoras que realmente estão engajadas em atuar com qualidade e agilidade. Em um ambiente de bastante concorrência, a distinção do Prêmio representa uma chancela de qualidade e bom atendimento. Faz bem aos embarcadores, que acabam tendo a informação das mais destacadas, e aos próprios transportadores, que se sentem estimulados a incrementar continuamente seus serviços."

Bruno Tortorello, CEO da Jadlog



LAMORIM

EMPILHADEIRAS E PLATAFORMAS AÉREAS

Locação de:

Empilhadeira à combustão de 1.8t até 45t;

Empilhadeiras elétricas retráteis e contrabalançadas;

Transpaleteiras elétricas;

Transpaleteiras elétricas patoladas;

Rebocadores elétricos;

Plataformas aéreas articuladas e tesoura;

Telemanipuladores.



Movimentando o Nordeste

www.lamorim.com

(71) 3394-1477

Lote 04, Quadra 06 - CIA/SUL

Simões Filho/BA

Greve

Por todo esse dinamismo, quais foram as consequências da Greve dos Caminhoneiros no setor, ocorrida no final de maio último, e que até hoje traz reflexos para a economia?

Perez, da Alfa Transportes, diz que o e-commerce foi afetado com os prazos de entrega devido às paralisações. Tortorello, da Jadlog, completa, dizendo que a greve atrasou as entregas das encomendas e evitou milhões de reais em vendas no comércio eletrônico. Em geral, o setor de logística precisou de uns 15 dias para normalizar os serviços.

Cristiano, da Luft Solutions, também revela que a greve dos caminhoneiros causou um impacto muito grande no varejo como um todo. Muitas empresas tiveram que suspender suas vendas, pois não tinham previsões de quando teriam a retomada dos serviços. Isso impactou o cliente final também, que perdeu um pouco da confiança no canal. Porém – diz o diretor executivo da Luft Solutions – os volumes já retornaram ao normal, e este fato já está superado.

“A greve suspendeu, pelo tempo que durou, as entregas e coletas das vendas já realizadas, período durante qual as vendas prosseguiram. Após seu fim, hou-

ve um descarregamento das demandas acumuladas que levaram muitos transportadores a travar e/ou a atrasar suas entregas. No momento pós-greve e daí em diante, do ponto de vista dos efeitos, não é possível saber como e quanto a greve afetou a confiança dos consumidores, mas em geral, após a greve, ficou claro que o crescimento do movimento de cargas, que vinha acelerado, foi reduzido”, pontua Lumare Júnior, da Braspress.

Araújo, da FedEx, salienta que a paralisação dos caminhoneiros teve um impacto significativo em todo o setor e ainda estamos lidando com as consequências. Lacerda, da Rodomaxlog, concorda que todos os setores sofreram com a paralisação. Os com estoques não foram tão atingidos (como o de autopeças), enquanto os que trabalham com matéria prima ficaram parados. No setor de e-commerce, de forma mais direta, o impacto foram os eventuais atrasos na previsão inicial de entrega.

Tabela de preços

Outro fator que exerceu influência no segmento de e-commerce foi a fixação do valor mínimo da tabela de fretes. Quais foram os reflexos?

Perez, da Alfa Transportes, acredita que balizar o frete mínimo ajuda a padronizar os custos – assim, os prestadores de serviços mantêm seus custos fixos e variáveis de maneira que a operação passa a ser mais lucrativa.

Já na visão de Lumare Júnior, da Braspress, este ato do Governo Federal para atender às reivindicações dos caminhoneiros afetou a economia em geral. No entanto, ainda segundo ele, no caso do

e-commerce, os efeitos são indiretos, dada a natureza das vendas, muito fracionadas. Se houve efeitos, talvez, sejam sentidos em termos de desequilíbrios nas cadeias de transporte, e dado esses efeitos, podem chegar ao e-commerce de alguma maneira.

Costa, da Kwikasair – Kedex, ressalta que não viram necessidade de aumento de tabela, pois os produtos são transferidos em diversos lotes durante o dia e noite, sem a necessidade de veículos de grande porte.

E Baran, da Luft Solutions, destaca que o valor mínimo da tabela de fretes trouxe um impacto maior para toda a cadeia, aumentando os custos dos OLS e, por consequência, dos varejistas de e-commerce.

Lacerda, da Rodomaxlog, também aponta que não somente o segmento de e-commerce, como os demais sentiram os reflexos da determinação de valor mínimo na tabela de fretes. Segundo ele, há normatizações a serem feitas e esclarecidas para o segmento de cargas fracionadas. **Logweb**



Para Lacerda, da Rodomaxlog, não somente o segmento de e-commerce, como os demais sentiram os reflexos da determinação de valor mínimo na tabela de fretes



O Paraná totalmente integrado às regiões sul e sudeste

Conte com o novo terminal na Cidade Industrial de Curitiba, próximo aos principais entroncamentos rodoviários das regiões e conectado a rede de terminais nos 4 estados.

Sua encomenda entregue em 90% do estado do Paraná em até 24 horas



MAIS DE 1700 CIDADES ATENDIDAS



Rodo Aéreo: Unindo a velocidade do avião com a mobilidade do caminhão em prol da agilidade

A crise econômica pela qual estamos passando exige do mercado redução de custos de estoque, maior diversificação e atualização dos produtos e maior agilidade nas operações entre a indústria e seus canais de distribuição. O que é possível com o rodo aéreo.

Além do rodoviário, que praticamente domina o transporte em todos os segmentos, o rodo aéreo também vem ganhando destaque. "O transporte rodoviário corresponde a quase 70% do volume de cargas transportadas no País, e o aéreo detém uma fatia de apenas 5%. Percebemos com isso a necessidade de integração dos dois modais que oferecem agilidade, segurança e rapidez em locais onde o rodo não consegue chegar com todos estes requisitos. Também temos os investimentos das companhias aéreas em aviões cargueiros e aviões de passageiros com capacidade maior de carga nos porões, o que oferece ao mercado vantagens na tarifa que podemos repassar aos nossos clientes, com frequências diárias de voos atendendo todo o território nacional", destaca Raul Maudonet, sócio-diretor da MXP Multimodal (Fone: 11 4431.7300).

Daí a inclusão do rodo aéreo nesta nossa série de matérias especiais sobre Logística Setorial publicada pela *Logweb*. Afinal, são vários os seus diferenciais em relação a outros modais, principalmente no momento econômico em que vivemos.

"O cenário econômico atual exige estoques menores e, sendo assim, a rapidez de reposição destes estoques preci-

sa ser acompanhada de prazos menores. Neste aspecto, o modal rodo aéreo se destaca pela agilidade e senso de urgência: unimos a velocidade do avião com a mobilidade do caminhão", pontua Jacinto Souza dos Santos Júnior, superintendente da Aeropress – Divisão Rodo Aérea da Braspress (Fone: 11 2188.9000)

Guilherme Verza Picolli, sócio-investidor da CCA Express – Caxias Cargas Aéreas (Fone: 0800 603.0011), por seu lado, aponta que a crise econômica dos últimos anos, somada à crise de abastecimento que acompanhamos na última greve dos caminhoneiros, despertaram muitos clientes para o modal aéreo, principal-

mente por dois motivos: a crise exige do mercado redução de custos de estoque, maior diversificação e atualização dos produtos e maior agilidade nas operações entre a indústria e seus canais de distribuição.

"Neste sentido, o modal aéreo demonstra ser um grande aliado, pois reduz muito o tempo de distribuição entre a indústria e o cliente final, resultando

em menos necessidade de estoque e possibilitando maior ciclo de lançamentos de novos produtos. Podemos citar como exemplo alguns clientes calçadistas, que possuem mais de 10 coleções no mesmo ano. O modal rodoviário inviabilizaria uma distribuição nacional de

todos esses lançamentos. Para um cliente com necessidade de distribuição utilizamos o modal aéreo para os destinos com mais de 1000 km da unidade fabril. Conseguimos realizar uma operação nacional em no máximo três dias", afirma Picolli.

De fato, Jefferson Stähelin, diretor da JTT Soluções Logísticas (Fone: 47 3037.4550), destaca que os principais diferenciais deste segmento são a agi-

lidade da entrega e o baixo risco/custo de seguro. E, no momento em que a economia começa sua retomada, reaparece a necessidade de agilizar as entregas, bem como a insegurança do país empurra os produtos com maior valor agregado para este modal.

"Um dos principais diferenciais é a agilidade, que permite uma menor movimentação das cargas, favorecendo a



Picolli, da CCA Express: menos de 1% das cargas é transportada no modal aéreo no país, enquanto em países mais desenvolvidos este número chega a até 10%



INTRALOGÍSTICA CONECTADA

SIMPLIFICANDO SUA MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE PONTA A PONTA

A intralogística alcança agora um novo patamar. Linde, STILL, Dematic e Águia Sistemas se uniram para oferecer ao mercado uma solução que integra todos os serviços em um só lugar, aliando tecnologia de ponta, ótimo custo-benefício, praticidade e velocidade no desenvolvimento de projetos, além de contar com produtos de fabricação nacional, a melhor cobertura de mercado, um pós-venda especializado e profissionais sempre próximos de você.

LINDE: www.lindeempilhadeiras.com.br | (11) 4066-8157
STILL: www.still.com.br | (11) 4066-8100
DEMATIC: www.dematic.com.br | (11) 4066-8100
ÁGUIA SISTEMAS: www.aguiasistemas.com.br | (42) 3220-2666



STILL

DEMATIC

MEMBERS OF KION SOUTH AMERICA



 @intralogisticaconectada

segurança de produtos com alto valor agregado, além de menor tempo em transferências rodoviárias, o que diminui o índice de avarias e extravios.”

Ainda em sua análise, Marcos Gomes, gerente de operações da Unicargo Transportes Urgentes (Fone: 11 2413.1700), ressalta que, considerando o momento econômico do País, os embarques rodoviários são ótimas opções para melhorar o fluxo e os processos logísticos dos clientes, trazendo competitividade em termos de prazos de entrega para empresas que trabalham com Just in Time (produção com estoque baixo). “A localização dos aeroportos, que em muitos casos ficam em pontos mais estratégicos, como grandes centros logísticos e de produção, também se torna um diferencial”, alega Gomes.

Economia

Já que se pontuou o modal em termos econômicos, quais seriam os reflexos econômicos neste segmento?

Santos Júnior, da Aeropress, diz que a recessão econômica é sempre prejudicial a qualquer setor da economia, mas ela é especialmente perversa na logística do setor aéreo, porque acaba afetando a frequência de voos e diminuindo os

espaços de porão. “É necessário muita agilidade do agente de carga para que o nível do SLA — Service Level Agreement se mantenha dentro das necessidades e urgência que o setor exige”, alerta.

Stähelin, da JTT Soluções Logísticas, destaca que o segmento rodoviário tem sofrido mais do que o rodoviário com a crise econômica. Isto se deve ao fato de que a desaceleração econômica faz com que os estoques estejam elevados e, em consequência, haja uma necessidade cada vez menor da urgência na entrega dos produtos, o que é o grande diferencial deste segmento. “As companhias aéreas tiveram aumento na demanda de 14% nos primeiros seis meses deste ano. Este aumento é um reflexo da recuperação da economia no Brasil”, contrapõe Maudonnet, da MXP Multimodal.

Já Gomes, da Unicargo, diz que a instabilidade política, a alta do dólar e o constante aumento de combustível fazem com que haja um encarecimento

nos fretes aéreos e rodoviário. “Considerando esses cenários, a busca por inovação e soluções logísticas se faz necessária para nos manter sustentáveis e deixar os clientes sempre em condições competitivas. Por outro lado, a falta de

investimento na educação e na Infraestrutura ocasiona no sucateamento da mão de obra (qualidade do serviço), por isso é necessário preparar os colaboradores para o sucesso profissional por meio de treinamentos constantes, formando equipes de alto desempenho e oferecendo serviços de alto padrão com foco do cliente”, completa.



Santos Júnior, da Aeropress: a recessão econômica é perversa na logística do setor aéreo porque afeta a frequência de voos e diminui os espaços de porão

Problemas

À parte as questões econômicas, o modal aéreo também enfrenta problemas, como a infraestrutura deficitária dos terminais aeroportuários do Brasil e a baixa capacidade de escoamento das companhias aéreas, sobretudo nas chamadas “Rotas Restritas” que compreendem algumas capitais do Norte do Brasil,

• Avaliação do Prêmio Top do Transporte

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

“O Prêmio TOP do Transporte é hoje uma referência para o agente de carga na medida em que é concedido pelo reconhecimento dos embarcadores do modal aéreo. Receber esta premiação é um importante sinal de que o mercado reconhece nossos esforços para prestar um serviço de excelência em um setor de alta complexidade.”

Jacinto Souza dos Santos Júnior,
superintendente da Aeropress — Divisão
Rodo Aérea da Braspress

“O Prêmio é um reconhecimento muito importante para que o mercado possa ter como referência as melhores alternativas para o escoamento de suas cargas de forma rápida e segura.”

Jefferson Stähelin, diretor
da JTT Soluções Logísticas

segundo o superintendente da Aeropress.

"Em se tratando de Brasil, temos os problemas com as más condições das estradas e o aumento considerável de roubos e furtos – que acabam onerando o custo do frete, pois os investimentos em proteção aumentaram muito. No modal aéreo, o Brasil ainda está numa fase embrionária. Para ter ideia, menos de 1% das cargas é transportado neste modal no país, sendo que em países mais desenvolvidos este número pode chegar a até 10%. Há ainda uma grande limitação nos espaços para Terminais de Cargas nos aeroportos e ainda uma malha aérea muito pequena de aeronaves exclusivamente de cargas no Brasil. Mas, suprir esta lacuna da logística aérea já está no radar de muitas empresas, que já iniciaram investimentos no Brasil, como a Modern Logistics, que está investindo numa malha aérea moderna para nosso país, e isso é muito bom", comenta Picolli, da CCA Express.

Dentre os principais problemas do segmento rodo aéreo citados por Stähelin, da JTT Soluções Logísticas, também estão a



Stähelin, da JTT Soluções Logísticas: entre os principais problemas do segmento está a baixa disponibilidade de espaço para escoamento da carga

baixa disponibilidade de espaço para escoamento da carga aérea no Brasil, além da alta do dólar, que influencia diretamente no setor, visto que a maioria dos custos é atrelada à moeda estrangeira. "A disponibilidade de frete ainda é pe-

quena, a infraestrutura dos aeroportos, principalmente fora dos grandes centros, fica aquém da demanda, o índice de extravio de cargas nos aeroportos é alto e a malha rodoviária é precária", completa Sarah Kirchmeyer, supervisora comercial da Terca – Cotia Armazéns Gerais (Fone: 27 3331.5064), enquanto Maudonnet, da MXP Multimodal, diz que o custo do frete do rodo aéreo é mais elevado se comparado ao rodoviário.

E Gomes, da Unicargo, finaliza esta questão dizendo que os maiores ofensores são os baixos níveis de serviço de órgãos públicos, como SEFAZ – Secretaria de Estado da Fazenda e SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus, pouco investimentos em estrutura aeroportuária (TECA – Terminal de Cargas) e em tecnologias de integração entre as companhias

"Consideramos uma importante referência aos embarcadores no momento de escolher um prestador de serviços aderente as suas necessidades."

Raul Maudonnet,
sócio-diretor da MXP
Multimodal

"Este Prêmio traduz um pouco o nosso empenho em sempre buscar liderança pela qualidade. Quando o cliente fala bem de nossa empresa, todo nosso esforço parece ser compensado. O Prêmio também nos trouxe uma visibilidade nacional importante, abrindo novas possibilidades de negócios."

Guilherme Verza Picolli, sócio-investidor da CCA Express –
Caxias Cargas Aéreas

/ Perfect Welding
/ Solar Energy
/ Perfect Charging

Fronius

**REDUZA ENERGIA,
BATERIAS,
TEMPO DE CARGA
REDUZA CUSTOS**

**COM CARREGADORES
DE BATERIA FRONIUS**

Faça um estudo de redução de custo da sua empresa.



VENDAS.CARREGADORES@FRONIUS.COM
11 3563-3800
FRONIUS.COM.BR

e os embarcadores, além dos aumentos constantes do combustível, que acabam encarecendo o frete.

Setores que usam o segmento

A despeito dos problemas apontados, são vários os setores que se utilizam do rodo aéreo para a movimentação de suas cargas – principalmente os de alto valor agregado. “Eletroeletrônico, confecções e medicamentos, entre outros, estão sempre no topo da pirâmide dos principais embarcadores do modal. As principais razões disto são a capacidade de absorver melhor o custo do modal aéreo e a menor exposição ao roubo e ao extravio, comparado ao modal rodoviário”, explica Santos Júnior, da Aeropress.

Picolli, da CCA Express, diz que são os setores com maior necessidade de aproximação – no sentido de tempo de transferência – entre indústria e consumidor final, como os eletrônicos, de autopeças, calçados e outros produtos de moda, citando apenas os principais. “Contudo, atendemos empresas dos mais diversos setores, como moveleiro, mineradoras, organizadoras de shows e eventos, entre outros.”

Na contramão da economia, o segmento de e-commerce tem crescido a uma taxa média de 15% em 2018, sendo o principal diferencial para este mercado a agilidade nas entregas. “Aí que entra o rodo aéreo como uma ótima relação custo-benefício. Além deste, os segmentos têxtil e eletrônico também demandam deste modal, visto que são produtos visados e, através do rodo aéreo reduzem-se os riscos de sinistro com as mercadorias”, aponta o diretor da JTT Soluções Logísticas.

Maudonnet, da MXP Multimodal, também relaciona os setores que mais

usam o rodo aéreo, alguns já citados, outros não. Setor médico/farmacêutico, eletrônicos, alimentício com cargas perecíveis de rápida deterioração, diversas empresas com necessidades de reposição de partes e peças urgentes, cargas com alto valor agregado, cargas vivas, artigos de luxo, empresas de eventos, obras de arte. Esses segmentos, por terem maior valor agregado, são mais exigidos, ou seja, o mercado cobra deles um serviço premium no que tange à logística e ao transporte, diz o sócio-diretor da MXP Multimodal.

“Os materiais que necessitam de entregas mais rápidas e com valor agregado alto, como os eletrônicos, e-commerce, produtos perecíveis (vacinas, flores, frutas), materiais para reposição de peças em linha de produção e de serviços como produtos automobilísticos e correlatos (produtos de interesse à saúde). Para todos esses segmentos considera-se também a utilização do rodo aéreo pelo baixo índice de avarias e extravios”, complementa Gomes, da Unicargo.

Investimentos

Para se manterem neste segmento, as empresas entrevistadas também fazem investimentos.

“Pretendemos continuar os investimentos neste setor. Hoje somos líderes de mercado em nossa região graças à estratégia que adotamos desde o início: investimento constante em tecnologia e qualificação dos nossos times de trabalho. Os investimentos em infraestrutura em nossa empresa seguem sempre nosso planejamento


estratégico de expansão, mantendo a frota rodoviária com no máximo cinco anos de uso e nossos terminais de cargas com segurança e tecnologia de ponta”, revela Picolli, da CCA Express.



Gomes, da Unicargo: os embarques rodo aéreos são ótimas opções para melhorar o fluxo e os processos logísticos, trazendo competitividade

Stähelin, da JTT Soluções Logísticas, também diz que a empresa investe frequentemente em tecnologia, bem como no treinamento e renovação da frota, uma vez que o mercado está em expansão e os clientes compram informação atrelada ao transporte. “Lançamos recentemente uma plataforma para os clientes, onde é possível medir o desempenho on-line das entregas,

bem como diversos outros serviços.” A MXP Multimodal é outra empresa que investe em tecnologia. Maudonnet lembra que atualmente têm a possibilidade, além da baixa online, de enviar ao seu cliente, em tempo real, a imagem do comprovante de entrega devidamente assinado. “E os nossos objetivos são mais ousados no que tange a surpreender positivamente os nossos clientes.”

A Unicargo também faz investimentos em tecnologia, que vai desde a integração de sistema com seus fornecedores, trazendo mais assertividade e rapidez em informação, até a parametrização de sistemas, que favorece também a qualidade de trabalho para os colaboradores. “Estamos também buscando mais benefícios que essas tecnologias podem nos oferecer, tanto para nós como fornecedor, mas principalmente para nossos clientes, logo iremos oferecer mais benefícios a todos”, finaliza Gomes. 

IBL LOGÍSTICA

18 ANOS DE EXCELENTES SERVIÇOS

Com sede no município de Guarulhos, a IBL Logística está há 18 anos no mercado Brasileiro e Internacional oferecendo soluções em logística integrada e consolidando sua marca na malha rodoviária e aérea pelo know-how adquirido ao longo de nossa trajetória no transporte de cargas. Nossa missão é oferecer soluções de altíssima qualidade para todos os modais e segmentos, contribuindo para o sucesso do negócio dos nossos parceiros comerciais.

Foi assim que conquistamos grandes clientes nos segmentos farmacêutico, alimentar, saúde e higiene pessoal, eletrônico e industrial, sempre garantindo qualidade, pontualidade e transparência no transporte de suas mercadorias, em função do alto nível de tecnologia, recursos de segurança e uma grande equipe constantemente treinada e motivada a exceder as expectativas dos clientes.

Possuímos os principais certificados e licenças:



ANVISA



ISO 9001

Atuamos desde o armazenamento dos produtos, separação e logística até o transporte dos produtos ao destino final, seja através do frete rodoviário ou aéreo e em todo o território nacional, através de filiais e bases operacionais em todos os Estados.

Transporte de Carga Aéreo e Rodoviário

Armazenagem

Distribuição

Entretanto, devido ao crescimento da criminalidade e roubo de todo o tipo de carga que temos assistido recentemente, a IBL Logística se tornou a primeira empresa no transporte de carga a investir em caminhões de blindagem especial e tecnologia de ponta em segurança para transporte de produtos e cargas de alto valor agregado. Foi assim que este ano teve início as operações da **IBL VALORES**.

Com esta iniciativa a **IBL VALORES** leva ao mercado todo o seu know-how no transporte de cargas, porém utilizando veículos com novos recursos de segurança, blindagem especial nível III e escolta interna adequadamente armada.

IBL TRANSPORTE DE VALORES

1. Transporte de **Cargas de alto valor**
2. Transporte de **dinheiro e materiais especiais**
3. **Vigilância armada e segurança patrimonial**
4. **Monitoramento, controle de acesso e limpeza**, tudo isso com áreas de gestão separadas e dedicadas a cada uma destas atividades.

Frota, equipe e central de monitoramento próprias, veículos novos e forte nível de segurança serão pontos de destaque em nossos serviços.

Esta tecnologia permite cobertura de seguros de valores muito mais elevados e com excelente custo benefício no prêmio do seguro.

Entre em contato conosco e obtenha mais informações sobre este e outros serviços à sua disposição.

"Este pioneirismo garantirá aos futuros e atuais clientes, ainda mais tranquilidade no transporte de suas mercadorias".

Declara Jonas Spina Borlenghi,
Diretor Executivo das empresas
IBL Logística e IBL Valores.

Matriz // Guarulhos 11 2696.2230
www.ibllogistica.com.br



Autopeças e Automotivo: Recuperação e crescimento ajudam a manter a expectativa esperada nos transportes

De fato, o transporte sentiu esse aquecimento e reagiu positivamente com bons serviços, mesmo considerando que a maioria dos transportadores, durante os anos agudos da crise, havia reduzido significativamente suas estruturas.

O Fórum Estadão – “O Futuro do ABC: os novos rumos para São Bernardo” destacou que após a queda da atividade econômica no período da crise nacional, a região do Grande ABC começa a recuperar o fôlego perdido e teve confirmados no ano passado US\$ 3 bilhões em investimentos, o maior valor em um década.

Do total anunciado, cerca de 90% vem do setor automotivo, cujas maiores empresas se concentram no município de São Bernardo do Campo que, sozinho, responde por 38,2% do Produto Interno Bruto (PIB) da região.

É óbvio que este crescimento também afeta a logística dos setores automotivo e de autopeças. “Em 2018 houve uma

recuperação e um crescimento em ambos os setores, o que ajudou a manter a expectativa esperada no setor de transportes. Segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – Sindipeças, o faturamento do setor foi 23,8% maior no primeiro trimestre do ano em relação ao mesmo período de 2017”, comemora Alexandre Junior Witmann, analista de Marketing da Alfa Transportes EIRELI (Fone: 49 3561.5100) Giuseppe Lumare Júnior, diretor comer-



Witmann, da Alfa Transportes:
“Acreditamos que balizar o frete mínimo ajuda a padronizar os custos, de maneira que a operação passa a ser mais lucrativa”

cial da Braspress Transportes Urgentes (Fone: 11 2188.9000), também comenta este crescimento, mas com ressalvas.

Com um início muito bom, o ano de 2018 trouxe boas expectativas de crescimento econômico. O transporte sentiu esse aquecimento e reagiu positivamente com bons serviços, mesmo considerando que a maioria dos transportadores, durante os anos agudos da crise,

havia reduzido significativamente suas estruturas.

“Ainda é um dado presente o fato de haver grande capacidade ociosa na economia como um todo e certo espaço para crescimento da movimentação de cargas nas transportadoras, sem que isso implique em queda no nível de serviços. No momento, qualquer aposta de que haverá crescimento nos segmentos citados é prematura. Em geral, a instabilidade política e a greve de caminhoneiros parecem ter estabelecido uma inflexão das tendências, se não em sentido extremo, ao menos no grau em que esse crescimento deve fechar o ano. O transporte, por sua vez, teve suas melhores expectativas frustradas, restan-



do ainda a certeza de que, como sempre, o segundo semestre será um pouco melhor do que o primeiro. Assim, os setores automotivo e de autopeças permanecem sem grandes reações no que diz respeito a incrementos nas expedições de cargas", diz Lumare Júnior.

Ronaldo Lemes, diretor de Operações da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200), também conta que em 2017 teve início a recuperação do setor automotivo. E que 2018 está sendo um ano de crescimento, principalmente no que diz respeito aos pesados.

Após três anos de crise, Lemes diz que a cadeia de suprimentos, que estava bem enxuta, teve dificuldades para se reestruturar e atender aos novos volumes. "Ainda este ano tivemos a paralisação dos caminhoneiros que provocou efeitos muito negativos na indústria. Durante junho e julho tivemos aumento importante na

produção para recuperar a perda do volume gerado pela greve."

Maurício Almeida, diretor de Operações da DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200), é outro profissional do setor de logística que também revela que, tanto a indústria automobilística e de autopeças, como a economia brasileira como um todo, iniciaram um processo de recuperação, mas que se mantêm em um ritmo gradual e sujeito a sobressaltos.

"No campo macroeconômico, vivemos um período de inflação sob controle, juros baixos e baixa geração de emprego, o que se refletiu no aumento do poder de compra (ainda que tímido) e na melhoria



Almeida, da DHL Supply Chain: tanto a indústria automobilística e de autopeças, como a economia como um todo, iniciaram um processo de recuperação

dos índices de confiança do consumidor. A Anfavea espera que o setor encerre o ano com um crescimento de cerca de 11% em venda de veículos, com um 2019 ainda melhor. Logo, vemos um quadro geral mais positivo, impulsionado por um consumidor menos endividado e com crédito mais fácil. Isso se reflete diretamente no mercado logístico, de forma que também registramos na

DHL um crescimento de volume transportado neste setor, assim como novos contratos", comemora Almeida.

Paulo Nogueirão, diretor comercial e Marketing da Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 11 2121.6143), também desta-

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



HODIE: INOVANDO DESDE 2001

Runtec

Fale com a Runtec

(11) 4521-1986

www.runtec.com.br

ca que o mercado brasileiro de autopeças vive uma boa fase, com previsão de faturamento de 8,26 bilhões de dólares este ano, segundo projeção do Sindipeças. E o setor automotivo teve o melhor mês de vendas no país, desde 2015. O crescimento infere dados positivos em vendas internas e exportações. E com isso, a logística recebe impactos também positivos de ambos os setores.

“O setor automotivo mostra sinais de recuperação, a produção de 2018 apresenta crescimento de 18% em comparação com 2017. Ainda que distantes dos volumes, que posicionaram o Brasil como um dos cinco principais produtores mundiais de veículos em um passado recente, pode se estabelecer uma relação de alto impacto na economia, uma vez que o setor movimentava uma vasta cadeia de fornecedores e serviços. Estima-se que para cada emprego direto gerado no setor, outros 20 são gerados indiretamente, sendo fundamental para a economia.” A avaliação, agora é de Edson Molina, gerente de Novos Negócios do segmento automotivo da TPC Logística Inteligente (Fone: 11 3572.1000).

Ele também diz que o impacto na logística tem dois aspectos, o negativo em função da geração de renda, pois a baixa de volumes no setor automotivo causa um impacto de grandes proporções em toda a cadeia, reduzindo o fluxo de insumos e produtos acabados, afetando todos os serviços logísticos. E, talvez, o positivo, se é que podemos chamar assim, permite a revisão do planejamento de infraestrutura logística e, na reflexão das melhorias nos prestadores de serviços na busca da eficácia necessária, e não apenas na oferta de prestadores pouco preparados e com baixa qualidade de nível de serviços, onde as ineficiências ficam absorvidas pelo crescimento constante e que geralmente só pode ser observada tarde demais, aponta Molina.

Luciane Angeles, gerente de contas da Unicargo Transportes Urgentes (Fone: 112413.1700), também acredita que,

com o aquecimento da economia e consequente aumento da venda de automóveis, a logística propicia que o produto esteja no ponto de venda para atendimento ao consumidor final, garantindo, assim, a vantagem competitiva. Outro fator relevante é a geração de empregos diretos e indiretos. “Com um planejamento logístico garantimos o atendimento ao cliente, como também a redução do custo da ‘conta frete’, considerando que além do aumento da concorrência, o lucro desse setor está cada vez mais suprimido”, diz Luciane.

Já a análise de Florisvaldo Hudinik, diretor presidente do Expresso Princesa dos Campos (Fone: 0800 42.1000), não é tão positiva. Ele aponta que, se o setor automotivo se ressentir por um conservadorismo por parte do consumidor, o reflexo atinge diretamente o setor de autopeças, mas de maneira inversa. O que



Luciane, da Unicargo: com um planejamento logístico fica garantido o atendimento ao cliente, como também a redução do custo da “conta frete”

• Avaliação do Prêmio Top do Transporte •

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

“É, ao mesmo tempo, um reconhecimento dos segmentos envolvidos e um modo de aferir se estamos alinhados com as demandas de mercado.”

Giuseppe Lumare Júnior, diretor comercial da Braspress Transportes Urgentes

“O Prêmio é importante por ser uma votação feita pelos embarcadores, ou seja, ninguém melhor do que o cliente para avaliar e eleger as melhores empresas do mercado.”

Fabrizio Orrigo, diretor comercial da Penske Logistics

“Este é um mercado muito competitivo e amplo, de forma que obter o Prêmio Top Transporte é um reconhecimento da qualidade dos serviços prestados e uma das principais distinções no setor. O Prêmio incentiva, também, as melhores práticas, contribuindo, assim, com o desenvolvimento dos players da cadeia logística.”

Maurício Almeida, diretor de Operações da DHL Supply Chain

XXIV Fórum Internacional Supply Chain Expo.Logística 2018



18 a 20. Setembro
Hotel Tivoli Mofarrej, SP

SAIBA MAIS:



ALGUNS DOS LÍDERES CONFIRMADOS NA PROGRAMAÇÃO



João Paulo,
CEO, **Natura**



Paulo Correa,
CEO, **C&A**



Elizangela Kioko,
Presidente, **Drogaria Onofre**



Pedro Englert,
CEO, **StartSe**



Dale Rogers,
*Co-Director, Internet Edge
Supply Chain Lab
Arizona State University*

+80
Palestrantes

+40 Sessões, em
até 3 salas simultâneas

59%
Tomadores de decisão

1000
Participantes esperados

TEMAS DE DESTAQUE

- | Transportes de Cargas e Infraestrutura no Brasil
- | Transformação Digital do Supply Chain
- | Execução de Estratégias de *Omnichannel*
- | *Startups*: empreendedorismo e inovação em Logística e Supply Chain

ALGUMAS EMPRESAS CONFIRMADAS

Souza Cruz - Bombril - Renner
Natura - Nestlé - World Bank
Lojas Americanas | B2W Digital
Votorantim Cimentos



Informações

(21) 3445.3000 | www.forumilos.com

foruns@ilos.com.br

Apolo



ocorre – diz ele – é que o mercado aftermarket passa por um momento de boa movimentação, em parte pelo adiamento da troca do veículo usado pelo novo. No entanto, isto não tem sido suficiente para gerar altas significativas no giro deste segmento. Além disso, é importante destacar que é uma carga de difícil manuseio e oferece maior risco de avarias.

Adriano Thiele, COO da JSL (Fone: 0800 019.5755), também comenta que estes segmentos consistem em performance de atendimento, onde todas as premissas devem ser cumpridas e todos devem exercer seus papéis de forma consistente e no tempo certo, seja o Operador Logístico, fornecedores e também as montadoras.

No período mais importante da crise – continua Thiele –, o setor apresentou reduções de turnos produtivos, ajustes significativos nos tipos de equipamentos, além de zero desperdício. Toda a cadeia ficou mais ajustada e todos precisaram ficar ainda mais eficientes.

"Atualmente, em um período de leve recuperação econômica, a JSL segue promovendo pequenos ajustes e ações

rápidas para manter a liquidez das operações", completa o COO.

Mais para baixo no termômetro do otimismo, Rubens Lacerda, diretor de Planejamento da Rodomaxlog Armazenagem e Logística (Fone: 11 3973.7944), relata que no setor automotivo há grande retração devido à crise econômica – com o desemprego, as pessoas estão adquirindo menos veículos zero quilometro, e com esta baixa procura pelo novo, o segmento de autopeças está se desenvolvendo, pois, a procura por peças para o conserto de veículos usados cresceu. "Com a redução do mercado consumidor, foram reduzidos drasticamente os estoques e aumentou o giro, o que impacta diretamente no volume armazenado e movimentado pelo Operador Logístico", acrescenta Sarah Kirchmeyer, supervisora comercial da Terca – Cotia Armazéns Gerais (Fone: 27 3331.5064)

Greve

Vamos voltar a um assunto já comentado anteriormente: a greve dos caminhoneiros, ocorrida em maio último. Qual teria sido o efeito dela nestes setores? Ou não houve efeito?



Hudinik, do Expresso Princesa dos Campos: o mercado aftermarket passa por um momento de boa movimentação, pelo adiamento da troca do veículo usado

Por exemplo, Lumare Júnior, da Braspress, ressalta que não só nestes setores, mas em geral, a greve quebrou as expectativas de crescimento. Os dias de greve interromperam o fluxo de transporte, prejudicando muitas cadeias produtivas, estabelecendo certo pânico no público.

Depois da greve, muitos transportadores travaram, levando muitos dias para normalizar suas operações. O efeito disso tudo foi

sentido no PIB e será sentido por algum tempo. "Por outro lado, a importância do transporte de cargas ficou evidente, mas o trauma deixou reflexos na confiança do consumidor. As pessoas e os empresários que já estavam ressabiados com a econo-

Avaliação do Prêmio Top do Transporte

"O Prêmio Top do Transporte é de grande relevância para o setor, pois compila a opinião de nossos clientes/embarcadores – que realmente utilizam nossos serviços – e baseados na opinião deles são eleitos os destaques da categoria. A cada edição em que somos contemplados reforça em nós a certeza de estarmos no caminho certo."

Paulo Nogueirão, diretor comercial e Marketing da Jamef Encomendas Urgentes

"O reconhecimento do mercado ao trabalho executado com dedicação, segurança, seriedade e responsabilidade sempre é importante. Não trabalhamos em função de premiações, mas agradecemos quando elas ocorrem e renovam nossa responsabilidade no dia a dia de entender para atender com excelência nossos clientes. Além disso, o que deixa o Prêmio Top do Transporte ainda mais especial é que, de acordo com sua metodologia, apresenta um reconhecimento dos próprios clientes."

Adriano Thiele, COO da JSL

"De grande importância, visto que busca reconhecer as empresas que têm diferencial e know how no atendimento à indústria automotiva, que é um seguimento muito exigente."

Ronaldo Lemes, diretor de Operações da Transportadora Sulista

mia parecem estar em compasso de espera", aponta o diretor comercial da Braspress.

Hudinik, do Expresso Princesa dos Campos, também diz que todos os setores, a economia do país como um todo, sofreram com a paralisação dos caminhoneiros, que desorganizou a cadeia de suprimentos. O setor, assim como outros, perdeu volume de produção justamente pela escassez de matéria prima. Para muitos, os efeitos da greve comprometeram severamente o budget.

Outro efeito — ainda segundo o diretor presidente do Expresso Princesa dos Campos — foi o caos logístico resultante da paralisação, pois todas as empresas tiveram dificuldade em dar sequência à distribuição de suas cargas depois do término da paralisação. Não bastasse isso, alguns operadores continuaram comercializando seus produtos e se criou uma falsa sensação de crescimento da demanda. No entanto, foi algo simplesmente pontual e esse "aumento" não se manteve nem se recuperou até os dias de hoje.



Thiele, da JSL: o setor automotivo foi um dos mais impactados pela greve, já que diversos bloqueios nas principais rodovias dificultaram o transporte de peças

Pelo seu lado, Nogueirão, da Jamef, também revela que os setores de autopeças e automotivo vêm de um crescente desde o início do ano, e que a paralisação causou impactos, mas que nesse momento foram recuperados — como podemos ver através das estatísticas, vivemos um bom momento.

"O setor automotivo foi um dos mais impactados durante o período, já que diversos bloqueios nas principais rodovias do País dificultaram o transporte, especialmente de peças para a produção das unidades nas montadoras", acrescenta Thiele, da JSL.

Outra análise, agora de Fabrício Orrigo, diretor comercial da Penske Logistics (Fone: 11 3738.8200), diz que, assim como todo o mercado, os setores de autopeças e automotivo foram severamente afetados durante a greve. No mercado de autopeças, as cargas ficaram paradas nas estradas gerando desabastecimento das concessionárias, mas, além disso, houve grande impacto também nas operações dos Centros de Distribuição das montadoras, pois como o transporte não

foram severamente afetados durante a greve. No mercado de autopeças, as cargas ficaram paradas nas estradas gerando desabastecimento das concessionárias, mas, além disso, houve grande impacto também nas operações dos Centros de Distribuição das montadoras, pois como o transporte não

Compramos porta paletes



Pagamento à vista!



Desmontamos e retiramos no local.



Todas as marcas.



Atendemos todo o Brasil.

11 4191.5364

11 4191.4807

11 97577.3210



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



"Entendemos que os reconhecimentos são análises que, com critérios adequados, ajudam a dar uma direção na busca de melhorias, assim sendo, o Prêmio Top do Transporte deve fazer o reconhecimento dos melhores neste segmento de alto nível de exigência, e que deve servir de motivação para todos que atuam em transportes! O Brasil tem dimensões de continente, logo logística é crucial e, portanto, deve ter sempre a busca de melhoria de qualidade, intrínseca também nas melhorias de infraestrutura."

Edson Molina, gerente de Novos Negócios do segmento automotivo da TPC Logística Inteligente

"O Prêmio propicia a divulgação do fornecedor como especialista na logística e distribuição do setor."

Luciane Angeles, gerente de contas da Unicargo Transportes Urgentes

estava fluído, as montadoras tiveram de interromper a expedição de suas peças, gerando um “backlog” de pedidos que demorou meses para ser ajustado.

No setor automotivo o estrago também foi grande — ainda segundo o diretor comercial da Penske Logistics —, por se tratar de um modelo de abastecimento bastante enxuto, uma vez que as montadoras possuem um estoque de peças extremamente limitado em suas linhas de produção. “Até aonde temos conhecimento, todas as grandes montadoras tiveram que interromper suas produções de veículos por falta de peças durante este período e essa interrupção gerou problemas não somente localmente, mas em alguns casos algumas peças produzidas localmente são exportadas para produções fora do Brasil e o impacto da greve aqui acabou sendo propagado para outros países.”

Realmente, a greve dos caminhoneiros gerou graves problemas de abastecimento de componentes e autopeças para a indústria, que parou por praticamente 10 dias. “A retomada foi bem complexa, todos queriam recuperar os volumes perdidos, o que gerou importante gargalo no atendimento da cadeia como um todo. Além da questão produtiva e logística houve o impacto negativo de faturamento, impossível recuperar o que foi deixado de produzir e vender naqueles 10 dias”, lamenta Lemes, da Transportadora Sulista.

Qualquer regulamentação setorial deve ser revisada para adequação e melhoria contínua, todavia pode-se concluir que a greve ocorreu em um dos piores momentos da economia brasileira, descontinuan-

do sinais de recuperação de crise e causando grande impacto no índice de confiança do mercado produtivo e consumidor. Isto traz incertezas para investimentos e para a capacidade do Brasil se tornar um player competitivo no mercado mundial, principalmente em um momento difícil, globalmente, para os países emergentes.

Ainda segundo Molina, da TPC Logística Inteligente, o Brasil tem uma alta dependência do transporte rodoviário e, por ser de fundamental importância deve ser revisado constantemente, capturando todos os diversos pontos de visita que influenciam este modal — mas todos focados em um ponto central: fazê-lo competitivo, pois qualquer desbalanceamento pode causar impactos ainda mais graves!

“Como consequência da greve dos caminhoneiros, o abastecimento da linha produtiva e a reposição de peças nas concessionárias e ponto de vendas foram afetadas, ocasionando problemas de paralisação da produção nas montadoras e falta de peças para atendimento aos clientes que buscaram no mercado paralelo alternativas para atender suas necessidades, com isso impactando a receita do setor”, completa Luciane, da Unicargo.

Tabela de fretes

Também ligado aos caminhoneiros, mas um assunto ainda em debate e não total-

mente definido, temos a tabela de preço mínimo dos fretes. Como ela repercutiu nos setores automotivo e de autopeças?

“Acreditamos que balizar o frete mínimo ajuda a padronizar os custos, assim os prestadores de serviços mantêm seus custos

fixos e variáveis de maneira que a operação passa a ser mais lucrativa”, aponta Witmann, da Alfa Transportes, diferentemente do que alega Almeida, da DHL Supply Chain, para quem a tabela pode elevar os custos envolvidos. Porém, diz ele, existe ainda muita dúvida sobre como estas regras serão aplicadas, de forma que teremos que acompanhar. “São muitos os fatores que influenciam no valor final do frete. São

levados em consideração peso, valor declarado na nota fiscal, volume, itinerário etc. Daí, a tabela com preços mínimos pode dificultar as ações nestes dois setores”, aponta Nogueirão, da Jamef.

Orrigo, da Penske Logistics, também coloca que a tabela de preço mínimo de frete afeta diretamente os dois setores. O setor de autopeças geralmente utiliza mais o modelo de frete fracionado do que carga fechada, em função do perfil de abastecimento das concessionárias, entretanto, o frete fracionado em sua essência é formado de diversas “pernas” de fretes lotação e, mesmo não sendo aplicada a lei ao frete fracionado, o mesmo acabou sendo afetado diretamente pela lei.

No caso do automotivo — continua o diretor comercial da Penske Logistics — o impacto grande ocorreu nos fretes de abastecimento das plantas. Este abastecimento é feito praticamente 100% no modelo de carga fechada, seja nas rotas de milk-run ou em cargas diretas. Neste caso, o impacto da lei foi ainda mais crítico, gerando a necessidade de reajustes muito maiores do que os das autopeças.



Nogueirão, da Jamef: o crescimento dos setores infere dados positivos em vendas internas e exportações. Com isso, a logística recebe impactos positivos



Para Lumare Júnior, da Braspress, a tabela afeta a economia em geral. Imaginar que o governo pode arbitrar preços em quaisquer segmentos é uma temeridade, mas no transporte pode ser catastrófico. "Nossa posição é que se deve ter liberdade de mercado. As medidas protetivas por segmento econômico tendem a desarrumar o sistema de preços e a criar reações contrárias para salvaguardar as partes prejudicadas, como parece já estar ocorrendo, na medida em que grandes embarcadores já se movimentam no sentido de adquirir frotas próprias. Assim, os setores automotivo e de autopeças estão sendo afetados, sim, pela tabela de fretes, seja na pressão por aumentos, seja pelos riscos jurídicos de não se pagar a tabela – nos casos em que as empresas façam uso direto de carreiros."

Thiele, da JSL, tem pensamento igual. Segundo ele, o valor do frete no Brasil

sempre foi livremente fixado pelo mercado, e estes setores sempre foram de extrema concorrência. "Aliás, com relação à livre concorrência, acreditamos que ela contribui com o desenvolvimento do país, na medida em que estimula a competitividade entre as empresas, a contínua busca pela melhoria dos serviços, a melhor capacitação dos colaboradores, a melhor conservação e manutenção do ativo, além de outros pontos."

Pelo seu lado, Lemes, da Sulista, também ressalta que a tabela de preços mínimos afeta fortemente todos os setores. Além do aumento que será repassado para os produtos e atingirá o consumi-



Após três anos de crise, **Lemes**, da Sulista, diz que a cadeia de suprimentos, que estava enxuta, teve dificuldades para se reestruturar e atender novos volumes

dor final, as empresas de transporte perdem a oportunidade de utilizar a produtividade a favor de boas e livres negociações.

Molina, da TPC Logística Inteligente, também se posiciona contra a tabela. "Acreditamos na capacidade livre de mercado em balancear preços, e o tabelamento, do qual não somos a favor, pode até ser visto como uma boa opção momentânea, mas não a médio e

longo prazo! Como disse anteriormente, todo segmento importante do país deve ser revisto, continuamente e amplamente, por quem tem competência para isso, a fim de buscar a competitividade nacional, trazendo benefícios para todos que atuam ou dependem de fretes." Logweb

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

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

Afinal "**Pensou Transportes, Pensou Carvalima**".



Saiba mais:
carvalima.com.br



Calçados: Exigências são por prazos menores de entrega, com fluxo da informação concomitante

Por fabricar um produto com ciclo de vida pequeno – os novos lançamentos no mercado costumam ser bimestrais –, esta indústria exige agilidade não só na logística, como também no embarque, no transporte e na distribuição. Por outro lado, o fracionamento dos lotes enviados encarece os custos logísticos.

Envolvendo algumas das mais tradicionais indústrias do Brasil, o setor de calçados tem grande importância para a economia nacional e, principalmente, dos estados em que a categoria exerce grande força. Apesar da concentração das empresas de maior porte estar localizada no Estado do Rio Grande do Sul, a produção brasileira de sapatos encontra-se pulverizada em outros polos, como as regiões Sudeste e Nordeste.

Um dos destaques em crescimento é o interior de São Paulo, com os municípios de Jaú, Franca e Birigui, assim como Minas Gerais, nas localidades de Nova Serrana e Belo Horizonte. Paraíba, Ceará e Bahia também possuem unidades fabris de grande relevância e empresas de diversos portes. No Sul, a região de São João Batista, em Santa Catarina, vem se sobressaindo com números expressivos de produção.

Assim, diante desta pulverização de fabricantes, e também das características dos próprios produtos, o segmento de calçados enfrenta uma série de desafios, em termos de logística.

“Em um mercado exigente no transitime, os maiores desafios são obter otimização nas transferências e diminuição nos prazos de entrega, atendendo a exigência do setor”, expõe Antonio

Carlos de Araujo, macro regional Centro-Oeste/Sudeste da Alfa Transportes EIRELI (Fone: 49 3561.5100).

Florisvaldo Hudinik, diretor presidente da Expresso Princesa dos Campos (Fone: 0800 42.1000), também coloca como grande desafio as exigências por prazos menores por parte dos Operadores Logísticos. “A operação tem que ser mais rápida, mais eficiente. A margem de erro das empresa é praticamente zero e a eficiência precisa ser cada vez maior. Ou seja, não devemos apenas entregar no prazo, mas o fluxo da informação deve ser concomitante.”

Porém, ainda para Hudinik, o maior desafio é o custo. Cada vez mais os embarcadores do setor se veem obrigados a fracionar ainda mais os lotes enviados, o que encarece os custos logísticos.

“O movimento que tem acontecido na Princesa dos Campos é que, até alguns anos atrás, os pedidos eram mais espaçados, porém com grandes quantidades. Hoje ocorre o inverso: pedidos regulares, com volumes menores.”

Mais elucidativo, Ismael Zorzi, diretor executivo do Grupo Farrapos (Fone: 85 3052.3146), enfatiza que o setor calçadista é muito diferenciado no que

diz respeito à sua logística, se comparada à tradicional, revelando-se muito dinâmico, tanto no que diz respeito à produção de itens como no transporte e na logística. Por fabricar um produto com ciclo de vida pequeno – os novos lançamentos no mercado costumam ser bimestrais –, esta indústria exige agilidade não só na logística, como também no embarque, no transporte e na distribuição. Para

os Operadores, isso impacta ainda no gerenciamento de estoque, que precisa ter um giro alto para atender a demanda do mercado, especialmente o da moda.

Entre os principais desafios enfrentados pelos Operadoras neste setor, Zorzi cita: Planejamento eficaz na entrega a custos razoáveis; Fluxo de distribuição que atenda à grande demanda por carga fracionada por parte dos embarcadores; Unitização do car-



Araujo, da Alfa Transportes: “Os maiores desafios no segmento de calçados são obter otimização nas transferências e diminuição nos prazos de entrega

regamento e separação dos produtos, uma vez que são muitas as variáveis em cada SKU (tamanho, modelo, peso etc.); Cuidados especiais no transporte, a fim de evitar danos à carga, que possui grande volume de itens e pouco peso; Capacidade de entregar em dias e horários diferenciados. A distribuição de calçados geralmente é feita em pontos de muita movimentação, como shoppings e lojas de rua; A concorrência, principalmente da China; Incorporação de uma logística integrada, a fim de atender às exigências cada vez maiores dos embarcadores, que também são pressionados a atender o cliente final.

Carlos Sandrini, gerente comercial da Sequoia Logística e Transportes (Fone: 11 4391.8800), diz que as dificuldades são as mesmas da grande parte dos setores, como a frequente pressão por redução de custos, entregas cada vez mais fracionadas e em prazos menores. Outro ponto é que cada vez mais as empresas estão trabalhando menos com packs (caixa já com a grade do calçado) e mais com peças, gerando um fracionamento ainda maior.

Thiago Menegon, diretor comercial da TDB Transporte e Distribuição de Bens (Fone: 11 2127.4900), também acha que o maior desafio atual é manter as frequências de entrega no momento que o mercado está desaquecido ou em baixa demanda. "Precisamos readequar alguns prazos e montar parcerias com empresas até então concorrentes com a finalidade de manter os volumes de carga e conseguir manter os níveis de serviços com alguns clientes."

Já na listagem de desafios de Lilian Scaramella Fernandes, gerente comercial da Fox Cargo do Brasil (Fone: 11 3543.0200), estão: sobreviver às más condições das estradas, ao grande índice de roubo e ao difícil acesso a alguns municípios

Restrições

Já que falamos em desafios, vale saber se as restrições à circulação de caminhões nos grandes centros, em São Paulo, já é um assunto superado pelos OLS e pelas transportadoras? E, também, como estão questões foi solucionada?

Araujo, da Alfa Transportes, destaca que o assunto foi devidamente superado, alocando equipamentos adequados à operação. "Este assunto já foi superado pelas transportadoras, pois precisamos readequar a frota de operações urbanas, porém as restrições trouxeram acréscimo de custos operacionais", avalia Menegon, da TDB Transporte.

Lilian, da Fox Cargo do Brasil, também diz que este impasse já foi solucionado. Embarques e entregas de menor porte foram facilitadores para que esta logística flua sem impasses, comenta.

"No contexto operacional, trata-se de um assunto já superado. As empresas se adaptaram, porém umas sofreram mais, outras menos. Entretanto, é fato que a restrição à circulação de caminhões dificulta cada vez mais vez a operação. É um item encarecedor e dificultador, exigiu uma reengenharia dentro das empresas para se adaptarem. Aumentou os custos da operação, porque tivemos que ter mais recursos materiais e humanos para desempenhar a mesma atividade. E isso teve que ser absorvido pelos clientes e pelos operadores", diz Hudinik, do Expresso Princesa dos Campos.

Ele também informa que a empresa tem um grande diferencial em São Paulo, que é a sua localização privilegiada. "Como estamos situados na região da Casa Verde, 40% da mercadoria oriunda

de São Paulo chega ao nosso Terminal de Cargas sem necessidade de coleta, ela é entregue diretamente pelos clientes. Isso nos ajuda a escapar em grande parte desse problema."

Zorzi, do Grupo Farrapos, por sua vez, acredita que os Operadoras que contam com um mapa de rotas de distribuição bem montado e uma frota razoável de veículos adequados já tenham superado ou estejam em vias de superar este obstáculo.

Mais amplo em sua análise, Rubens Lacerda, diretor de Planejamento da Rodomaxlog Armazenagem e Logística (Fone: 11 3973.7944), lembra que as restrições de circulação não atingem somente o setor calçadista e sim todos os demais. "No transporte fracionado provoca grande impacto, nos adapta-

mos utilizando veículos de menor porte (atendendo a normativa) para realizar da melhor forma nosso trabalho. Desta forma, temos um menor faturamento com uma despesa maior", lamenta o diretor.

E Sandrini, da Sequoia, diz que as restrições ainda causam algumas dificuldades, o que, em grande parte, vem sendo resolvido através do mapeamento dos pontos e horários de entrega e com a criação de circuitos roteirizados, além da adequação da frota ao modelo/tamanho permitido.



Sandrini, da Sequoia: Cada vez mais as empresas estão trabalhando menos com packs e mais com peças, gerando um fracionamento ainda maior

Roubo de cargas

O roubo de cargas seria outro grande desafio enfrentando na logística do segmento de calçados? Ou melhor: o setor enfrenta o roubo de cargas em grande monta, ou não? Em caso positivo, quais as medidas para evitar esta situação?

Apesar de o setor de calçados não estar entre os 10 mais afetados pelo roubo

de cargas, ele também é acometido com certa frequência. As ações preventivas devem ser as mesmas para quase todos os setores.

"No Grupo Farrapos, além de contarmos com seguro da carga e do caminhão, recomendamos aos nossos motoristas: não fazer paradas desnecessárias; evitar dar carona e ficar atento ao entorno; não deixar objetos de valor à vista dentro do veículo; evitar falar demais sobre a carga com outras pessoas; ao parar para tomar banho, comer ou descansar, estacionar o veículo em local visível; não deixar ele aberto, nunca; deixar o caminhão em local iluminado durante a noite; se notar que está sendo seguido, não fazer nada e avisar a polícia; checar o caminhão antes de sair e procurar marca-lo com sinais ou adesivos que facilitem sua identificação; manter a calma e nunca reagir a um assalto. Os ladrões também estão nervosos e não têm nada a perder! A nossa vida é sempre a carga mais importante que podemos levar e a única que não poderemos jamais recuperar!", diz o diretor executivo do Grupo Farrapos.

Pela sua área de atuação, a Princesa dos Campos não sente tão fortemente os impactos dos roubos de cargas, porque estão mais concentrados especialmente na região Sudeste, embora tenham conhecimento dos prejuízos gerados ao setor de transportes.

"No entanto, mesmo em um cenário não tão negativo, a Princesa dos Campos adota sistematicamente medidas preventivas, que vão desde investimentos em tecnologias embarcadas, em gerenciamento de riscos com relação a colaboradores e prestadores de serviço, adoção de práticas de gerenciamentos de riscos e de frota, além de contratação de seguros", explica Hudinik.

Sandrini diz que, no caso da Sequoia, não teve grandes problemas nos últimos tempos, porém, acreditam que muito se deve ao seu PGR (Plano de Gerenciamento de Risco), onde há várias ações, desde

o rastreamento do veículo até o limite de valor por carro, além de outras ações específicas que trazem um risco menor.

Já para Menegon, da TDB Transporte, este problema ainda persiste, e os índices

de roubo aumentam a cada ano, principalmente nos estados que atendem.

"Em São Paulo e no Rio de Janeiro percebemos que a maior parte das ocorrências é por conta de informações passadas por pessoas infiltradas como funcionários. Neste ponto aprimoramos muito os critérios de seleção e contratação de mão de obra, além de aumentarmos os critérios de pesquisas com antecedentes criminais.

Somado a isso houve mudanças de horários de operação e aumento da frota rastreada e monitorada."

Também para Lilian, da Fox Cargo do Brasil, o roubo é uma rotina frequente para este tipo de commodity. Ainda segundo ela, as transportadoras tentam



Menegon, da TDB Transporte:
"Precisamos readequar alguns prazos e montar parcerias com empresas até então concorrentes para manter os volumes de carga"

● Avaliação do Prêmio Top do Transporte

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

"O Top do Transporte virou um selo de excelência, quase tão importante quanto um certificado de qualidade.

Pela metodologia do Prêmio, é também um reconhecimento por parte dos Operadores Logísticos às empresas que se destacam com excelência em suas atividades."

Florisvaldo Hudinik, diretor presidente da Expresso Princesa dos Campos

"Entendemos que o Top do Transporte dá chance às transportadoras de mostrarem sua excelência, suas singularidades e comprometimento com o mercado. Mas para que isto aconteça é preciso que os embarcadores participem, votando. Neste quesito, ele também é fundamental para os próprios embarcadores; uma espécie de termômetro."

Ismael Zorzi, diretor executivo do Grupo Farrapos

investir em tecnologias de travas automáticas, mas por enquanto a maneira paliativa é evitar rotas de índice grande de roubos. "Sim, o roubo afeta o nosso setor, assim como todos os outros. Por serem atrativos e de fácil escoamento no mercado, há necessidade de aprimoramento das equipes responsáveis pelo Gerenciamento de Risco, analisando cuidadosamente as áreas de entregas, principalmente em grandes centros", completa Lacerda, da Rodomaxlog.

Frete

E a fixação da tabela mínima de fretes? Quais os seus reflexos especificamente no setor de calçados?

Para Hudinik, da Expresso Princesa dos Campos, o impacto vai ser sensível para todos os segmentos, porém em escalas diferentes para cada um, conforme o ramo logístico. As empresas vão ter que se reorganizar na sua cadeia para poder

absorver dentro da margem operacional essa elevação do custo. "Isso impacta em menor rentabilidade ao transportador, por isso é interessante performar no volume para melhorar essa situação", completa Lilian, da Fox Cargo do Brasil.



Zorzi, do Grupo Farrapos: Assim como os fabricantes, estão analisando os possíveis impactos das mudanças no frete, bem como as iniciativas a serem tomadas

Sandrini, da Sequoia, também aponta que da maneira que está em vigor, ela trará um acréscimo nos custos de frete, que provavelmente será repassado ao custo dos produtos, uma vez que a maioria das empresas a usa nessa composição.

Por sua vez, Zorzi, do Grupo Farrapos, diz que, assim como os fabricantes, ainda estão analisando os possíveis impactos dessas mudanças no frete, bem como as possíveis iniciativas a serem tomadas. E Menegon, da TDB Transporte, finaliza: "em nosso caso, como operamos com rotas curtas, não houve impacto significativo, percebemos um reflexo maior em rotas mais longas". Logweb

Notícias Rápidas

Rumo e ECTP triplicam capacidade do terminal ferroviário de Chapadão do Sul, MS

Com investimento de aproximadamente R\$ 27 milhões, a Rumo (Fone: 0800 701.22 55) e a ECTP (Engelhart Commodities Trading Partners) inauguraram o novo terminal de Chapadão do Sul, MS. Localizado no principal corredor de exportação ferroviário do país, a unidade receberá mais de 2 milhões de toneladas/ano, triplicando o potencial de expedição de cargas na região. Reativado em fevereiro de 2017, o terminal movimentou 600 mil toneladas de soja e milho no último ano. Agora, com sua ampliação, a estimativa é diversificar a oferta e captar cargas dos municípios do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás. O plano de obras foi dividido em duas etapas. Inicialmente, o trabalho contemplou a reforma estrutural do terminal para garantir a reativação das operações. Já na segunda fase, os serviços foram concentrados na ampliação da estrutura: foram instalados 1 novo tombador e 2 novas tulhas, com aumento na capacidade estática de 9 mil para 39 mil toneladas. A estimativa é de um crescimento de 300% na movimentação de cargas pelo modal ferroviário, o que equivale a cerca de 35 mil viagens de caminhões por ano. Desde que assumiu a concessão, em abril de 2015, a Rumo já investiu cerca de R\$ 6,7 bilhões. Os principais recursos foram destinados à renovação da frota (aquisição de 2.649 vagões e 178 locomotivas), criação e aperfeiçoamento de pátios de cruzamento e melhorias em tecnologia e segurança da operação.

"O Prêmio é uma excelente ferramenta de marketing e comercial, pois é o reconhecimento de nosso trabalho pelos nossos clientes. E serve de referência para outras empresas que não conhecem ou não operaram com nossa empresa."

Thiago Menegon,
diretor comercial da TDB
Transporte e Distribuição
de Bens

"O Prêmio Top do Transporte é fundamental para o incentivo das empresas que atuam neste segmento."

**Lilian Scaramella
Fernandes,** gerente
comercial da Fox
Cargo do Brasil

"A premiação para este segmento agrega maior valor à empresa premiada, possivelmente trazendo a possibilidade de atrair novos clientes."

Carlos Sandrini,
gerente comercial
da Sequoia Logística
e Transportes

Hospitalar: variedade de itens e importância social tornam a logística do setor um desafio

Além de ser fundamental para a manutenção da saúde financeira do hospital ou clínica, a logística adequada dos suprimentos – equipamentos, próteses, medicamentos e diversos outros materiais – ajuda a preservar o nosso bem maior: a vida.

No Brasil, os insumos médicos são responsáveis pelo segundo maior custo nas instituições de saúde, perdendo apenas para a folha de pagamento, segundo pesquisa da consultoria McKinsey. O índice de obsolescência chega a 20%, levando a perdas de até 15% da margem financeira de um hospital.

Além disso, os erros de medicação ocorrem em até 33% das internações. Ou seja, de cada dez remédios que pacientes recebem em hospitais e clínicas, três sofrem alguma intercorrência, por erro no medicamento administrado, no horário, na dose ou na via.

Um estudo da Escola Nacional de Saúde Pública (ENSP/Fiocruz), com hospitais públicos do Rio de Janeiro, mostrou que apenas 10% das farmácias hospitalares fazem seu planejamento com objetivos

e metas. E, ainda, somente 15% utilizam a curva ABC para programação dentro daqueles que possuem uma relação de produtos para compra.

Todos esses dados, apontados por Mayuli Fonseca, diretora de novos negócios da UniHealth Logística Hospitalar (Fone: 11 3555.5800), querem dizer uma coisa: que o investimento nesse setor é fundamental.

Isso porque a logística hospitalar é o processo de gerenciar estrategicamente e racionalmente a aquisição, a movimentação, a armazenagem e o transporte de materiais médico-hospitalares, medicamentos e outros itens necessários ao funcionamento de unidades hospitalares, clínicas, laboratórios de análises e unidades de pronto atendimento. “Seus objetivos são preservar a vida e restaurar a saúde dos pacientes com qualidade, baixo custo e retorno satisfatório para a instituição ou empresa”, explica Ronaldo Campos, assessor da superintendência comercial da Patrus Transportes Urgentes (Fone: 31 2191.1000).

Ao contratar os serviços de um Operador Logístico, os hospitais ganham um controle rígido de entrada e saída de medicamentos, insumos e consignados, que são itens de alto valor agregado, como também de itens de baixa criticidade, como é o caso de

produtos de escritório, marketing e higiene.

Patrícia Lazzarini, gerente farmacêutica hospitalar da RV Ímola Transporte e Logística (Fone: 11 2404.7070), lembra que, em todos os casos, é necessário usufruir de um sistema compatível com o sistema ERP do cliente, para que a rastreabilidade seja realizada em sua integralidade. “O custo da operacionalização depende do tipo de hardware utilizado e da quantidade de equipamentos de automação adquirida. Para os itens críticos, deverão ser usados itens que garantam a segurança na dispensação dos produtos até a administração aos pacientes, como leitores óticos, coletores de dados e aparelhos móveis.”

Já no que diz respeito aos itens de menor criticidade, Patrícia conta que a padronização de processos em conjunto



Campos, da Patrus: “Os fabricantes e/ou importadores devem comprovar a dispensação correta dos itens, apresentando os termos de descarte”



com um sistema WMS adequado e uma equipe bem treinada já faz a diferença. “Em casos mais complexos, podemos citar a utilização dos robôs, dispensários eletrônicos, torres de armazenagem e máquinas unitarizadoras de última geração”, ressalta.

Entre as características do setor está a variação dos produtos para transporte. Apenas falando em tamanho e peso, as diferenças entre remédios ou kits de diagnóstico e equipamentos de análise, como ressonância magnética, são de 10 quilos para duas toneladas, ou seja, cada item requer cuidados específicos. É o que explica Ricardo Soares, gerente de contas da Unicargo Transportes e Cargas (Fone: 11 2413.1700).

Os remédios, por exemplo, não podem ter qualquer avaria, como um simples amassamento na caixa máster. Kits diagnósticos, reagentes ou vacinas precisam ter a temperatura controlada: de 15° C a 25° C (ambiente), entre 2° C e 8° C (perecível), -20° C (congelada com gelo seco) e inferior a -150° C (congelada em nitrogênio líquido).

“Equipamentos de análise são sensíveis, pois precisam de calibragem e requerem suspensão pneumática para neutralizar os impactos de transporte. Além disso, há produtos classificados como perigosos, que possuem código ONU e necessitam de documentação, manuseio e segregação especiais, como sprays aerossóis, acondicionados em nitrogênio líquido ou itens que contenham baterias”, expõe Soares.

Importante ressaltar que se o processo não for executado corretamente, pode comprometer a imagem institucional e a competitividade das empresas, sem falar na vida dos pacientes que precisam dos produtos, sejam eles equipamentos, próteses ou medicamentos. “Essa logística exige um conhecimento profundo não apenas de transporte, armazenagem e gestão desses itens, mas, também, da área da saúde, que exige cuidados es-

pecíficos”, acrescenta Marcelo Azevedo, gerente de desenvolvimento e projetos da Ativa Logística (Fone: 11 2902.5000).

Raul Maudonnet, sócio-diretor da MXP Multimodal (Fone: 11 4431.7300), acrescenta que este segmento sofre com a restrição no horário de recebimento por parte dos hospitais, que normalmente recebem mercadorias somente até as 16 horas. “E, ainda, como não há especialização no recebimento de materiais e insumos, é vital que o transportador disponibilize ferramentas que permitam ao cliente acompanhar o fluxo de informações, já que muitas vezes há desencontros dentro dos departamentos do hospital. Por isso, é fundamental que a informação seja disponibilizada em tempo real e que seja enviada ao remetente a imagem do comprovante de entrega devidamente assinado”, expõe.

De fato, a logística hospitalar atende a um setor extremamente exigente, talvez o que mais demande responsabilidade. “Em função dessa criticidade, os embarcadores são rigorosos na seleção dos seus parceiros logísticos que, necessariamente, precisam operar com alta performance”, lembra João Daher, gerente de operações da Via Pajuçara (Fone: 11 3585.6750).

Melhoria dos processos

Ao contrário do que muitas pessoas imaginam, a logística na área hospitalar abrange muito mais do que o gerenciamento de medicamentos e outros materiais médicos, informa Patrícia, da RV Ímola.

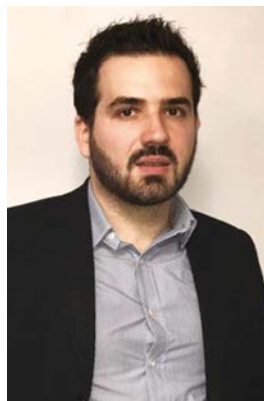
Na verdade, pode-se considerar que o termo “logística hospitalar” é a melhoria de processos dentro da instituição que proporciona ganho de produtividade e controle das informações com a adoção de tecnologia de ponta e, principalmente, com a mudança de paradig-

mas na gestão, tendo como foco a melhoria na qualidade do atendimento e a preservação da vida e da saúde dos pacientes. “Esta gestão pode ser realizada tanto nas áreas de apoio como nas assistenciais, porém, conseguimos ter maior visibilidade no setor de suprimentos”, considera.

Por sua vez, Campos, da Patrus, explica que a logística hospitalar envolve o conjunto de procedimentos de gestão, planejados e implementados a partir de bases científicas e técnicas, normativas e legais, com o objetivo de garantir rastreabilidade, qualidade, eficácia, efetividade, segurança e, em alguns casos, o desempenho das tecnologias de saúde utilizadas na prestação de serviços. “Ela exige dos operadores e transportadores especialização para levar

os requisitos dos clientes, constituir um corpo de responsáveis técnicos que mantenham a interação com o cliente em conjunto com as equipes comercial, buscando identificar o perfil da demanda para apresentar uma solução dentro dos ativos e infraestrutura da empresa.”

Azevedo, da Ativa, faz uma lista do que envolve a logística do setor:



Soares, da Unicargo, cita a morosidade para emissão ou renovação de certificações e documentos obrigatórios como um dos desafios da área



Azevedo, da Ativa: “Essa logística exige conhecimento profundo não apenas de transporte, armazenagem e gestão, mas, também, da área da saúde”

- Alta qualidade na gestão de estoques;
- Agilidade na operação para atender a demanda;
- Logística reversa comprometida com qualidade e responsabilidade;
- Manuseio e packing adequados;
- WMS capaz de gerir produtos, equipamentos e peças de manutenção;
- Armazém adequado às exigências da Anvisa;
- Processos operacionais detalhados, escritos e divulgados; e
- Treinamento do efetivo para compreensão da responsabilidade da operação perante o mercado.

Desafios

O setor opera sob a fiscalização da Anvisa, portanto, os transportadores e Operadores Logísticos precisam ser credenciados. No entanto, segundo Daher, da Via Pajuçara, o processo é burocrático e as exigências envolvem infraestrutura adequada – piso com revestimento em epóxi, área climatizada com controle de temperatura, paletes higienizados –, procedimentos especiais – movimenta-

ção e armazenagem de produtos médico-hospitalares isoladas de alimentícios, produtos de limpeza e outros não afins – e mão de obra especializada, incluindo a participação de farmacêuticos na operação.

“Contrapondo-se à própria recessão do país, a área se expande ano após ano, impulsionada pelo aumento da população de maior idade e por se tratar de produtos e equipamentos vitais, que não podem deixar de ser consumidos ou utilizados em função da crise financeira. Houve um cerceamento na concessão de crédito, em função da inadimplência de muitos hospitais, mas não o suficiente para impedir o crescimento do setor”, analisa Daher.

Os embarcadores, bem como os Operadores Logísticos, controlam detalhadamente os vencimentos dos produtos através da metodologia FEFO (First End, First Out), sempre escoando o que foi produ-

zido primeiro. Para muitos itens, todas as etapas precisam ocorrer com agilidade (produção x armazenagem x transporte x consumo) porque os vencimentos são breves. “Quem opera nesse segmento precisa se adaptar, comprometendo-se com prazos de entrega mais agressivos e com senso de prioridade para esse perfil de carga”, continua o profissional da Via Pajuçara.

Para Patrícia, da RV Ímola, existem inúmeros desafios e o motivo é simples: o serviço ofertado pelas empresas não é passível de trocas e devoluções, já que é a preservação da vida do paciente. “O parceiro em logística hospitalar deverá ser capaz de entregar um gerenciamento rigoroso, garantindo redução de desperdícios, que são oriundos de compras inadequadas, conferindo uma nova era para a gestão de insumos médicos, tanto nas áreas públicas,



Patrícia, da RV Ímola, conta que a padronização de processos em conjunto com um WMS adequado e uma equipe bem treinada fazem a diferença

Avaliação do Prêmio Top do Transporte

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

“É de extrema importância que o mercado se torne cada vez mais profissional para que não haja concorrência desleal de valores de fretes, pois qualidade, investimento e manutenção de estruturas têm custos inerentes ao mercado e isso deve ser reconhecido. Portanto, o Prêmio Top do Transporte é fundamental para que as empresas conheçam e deem o referido valor àquelas que prezam pela qualidade e manutenção de suas certificações.”

Marcelo Azevedo, gerente de desenvolvimento e projetos da Ativa Logística

“O Prêmio Top do Transporte têm muita relevância neste segmento, pois é o setor mais preocupado com certificações e garantias de qualidade.”

Ricardo Soares, gerente de contas da Unicargo Transportes e Cargas

quanto privadas.”

Ela diz que, para tanto, existe um alto custo no desenvolvimento de ferramentas que garantam essa expectativa de resultado, como um software adequado. “Além disso, a diversidade da área é tão extensa que as adaptações aos sistemas são constantes, envolvendo critérios de excelência na contratação de profissionais especializados com atualização permanente.”

Patrícia acrescenta que outro fator relevante é o entendimento da necessidade dos clientes, visto que hospital é um setor peculiar com exigências diferenciadas junto às operadoras de saúde, Anvisa e certificadoras, sendo assim, é muito importante ter dentro da equipe multidisciplinar uma gama de profissionais específicos para estas áreas. “Não podemos deixar de mencionar a necessidade do rápido atendimento às solicitações de entregas de urgências e emergências e o acompanhamento na movimentação e no transporte das mercadorias em tempo real, garantindo o suprimento necessário para o melhor andamento da instituição.”

Esses desafios podem ser vencidos, de acordo com ela, através da contra-

tação de equipe técnica especializada e devidamente treinada, investimento em aperfeiçoamento em software WMS e em novas tecnologias e na implantação de Centros de Distribuição especializados que possam ter sua despesa compartilhada entre seus clientes, além do investimento em carros próprios.

Os principais desafios logísticos, na opinião de Azevedo, da Ativa, são: adequação do armazém para atender às especificações e demandas dos clientes e órgãos públicos; entregas cada vez mais em menores quantidades e mais frequentes, visto que as áreas de estoques dos laboratórios, consultórios e hospitais estão diminuindo; armazenagem capacitada para atender a todos os tipos de produtos e equipamentos, pois há grande variação de dimensões e pesos dos itens estocados; e rapidez na informação logística em tempo real.

“Eles podem ser superados com investimento em tecnologia e treinamento;

atendimento ágil e assertivo com informações em tempo real da operação; e contando com Operador Logístico/transportadora devidamente certificado pelos órgãos competentes”, salienta.

Soares, da Unicargo, cita a morosidade para emissão ou renovação de certificações e documentos obrigatórios – em sua maioria fornecidos por órgãos públicos –, que cria uma vulnerabilidade na relação fornecedor x cliente. “O OL e a transportadora têm o papel fundamental de ‘mimar’ seu cliente, executando atividades adicionais

ao transporte, como assessorando-o para emissão de *Shipper Declaration* para produtos perigosos, avaliando as condições da embalagem e sugerindo melhorias, desenvolvendo treinamentos e instruções de trabalho voltadas à operação do cliente e de outras formas que possam torná-lo especial”, conta.

De acordo com Campos, da Patrus, com o avanço das tecnologias digitais,



De acordo com Mayuli, da UniHealth, o Operador Logístico vem exatamente para resolver os dois maiores problemas: a falta de foco e a falta de coesão

“Acreditamos que por se tratar de um Prêmio concedido por meio de eleição dos embarcadores, ser indicado é muito importante para a ampliação de nosso reconhecimento entre os clientes atuais e os novos.”

Ronaldo Campos, assessor da superintendência comercial da Patrus Transportes Urgentes

“Para fazer o transporte de medicamentos e correlatos, é de extrema importância que os carros sigam os requisitos de Boas Práticas para o Transporte de Cargas, com limpeza e temperatura adequadas, sendo monitorados desde o momento da expedição até o destino final. Assim, é importante que o transportador seja avaliado de acordo com sua qualidade no transporte, para a preservação dos produtos até o momento da sua administração aos pacientes.”

Patrícia Lazzarini, gerente farmacêutica hospitalar da RV Ímola Transporte e Logística

“A importância do Top é destacar as empresas que realmente primam pela qualidade como diferencial na prestação de serviço.”

Mayuli Fonseca, diretora de novos negócios da UniHealth Logística Hospitalar

os processos de certificação podem ser agilizados. As auditorias poderiam ser realizadas remotamente, e inserções esporádicas garantiriam a conformidade dos processos, objetivando a manutenção das boas práticas de armazenamento e transportes. “Todos os meses, as empresas prestadoras de serviços de operação logística e transporte recebem auditorias externas dos clientes que operam conosco. Acredito que estes relatórios deveriam ser compartilhados com os órgãos anuentes, que poderiam utilizá-los para agilizar os processos de renovação das licenças municipais”, considera.

Falta de investimento e foco na logística dentro das unidades de saúde são os desafios ressaltados por Mayuli, da UniHealth. “Muitas vezes, os locais são inadequados, com mão de obra desqualificada, equipamentos obsoletos, quando existentes, e pouquíssimo investimento em tecnologia. Essa realidade gera um processo manual, extremamente frágil, que impossibilita o controle efetivo de estoque, validades, metodologia e a qualidade na armazenagem”, conta.

Outro grande desafio, ainda segundo ela, é o investimento em automatização da cadeia de abastecimento sem a devida integração entre máquinas e processos, causando descrédito e altos custos para as instituições. “É importante o entendimento que não basta só comprar uma máquina para resolver todos os problemas de gestão. É necessário adquirir o equipamento correto, para o local correto, criar o melhor custo x benefício e, ao mesmo tempo, adequar todos os processos e sistemas para que haja coesão no investimento”, expõe Mayuli.

Segundo ela, o Operador Logístico vem exatamente para resolver os dois maiores problemas: a falta de foco e a falta de coesão. “Com estruturas completamente dedicadas para a cadeia de

abastecimento, o OL é capaz de fazer os investimentos necessários e, ao mesmo tempo, servir como integrador de processos, sistemas e automações, gerando eficiência e qualidade aos processos”, acrescenta.

Logística reversa

No setor médico-hospitalar, nada se descarta sem procedimentos específicos de coleta e, em grande parte dos casos, de incineração. Produtos vencidos ou avariados precisam, obrigatoriamente, seguir as instruções dos fabricantes para o descarte. “Normalmente, os transportadores coletam e encaminham para que os próprios fabricantes façam esse trabalho e, se for o caso, existem empresas especializadas na coleta e descarte do lixo hospitalar”, explica Daher, da Via Pajuçara.

A esse ponto, Campos, da Patrus, acrescenta que os fabricantes e/ou importadores devem comprovar a dispensação correta dos itens, apresentando os termos de descarte para fechamento de processos perante a Receita Federal, evitando a possibilidade de contaminação e risco à saúde pública.

Patrícia da RV Ímola, conta que um dos principais motivos da implantação da logística hospitalar é a diminuição da perda com produtos vencidos, porém, existem inúmeros fatores dentro de cada instituição hospitalar que pode fazer com que isto ocorra. Segundo a Resolução RDC nº 33/03 da Anvisa, os resíduos hospitalares são classificados em cinco tipos: Grupo A (potencialmente infectantes), Grupo B (químicos), Grupo C (rejeitos radioativos), Grupo D (resíduos comuns) e Grupo E (perfurocortantes), porém,

para o Operador Logístico, o Grupo B é o mais significativo, já que será necessário dar o devido andamento no caso do vencimento de medicamentos, tendo a empresa que instituir um PGRSS – Plano de Gerenciamento de

Resíduos de Serviço de Saúde. “Caso haja a anuência do cliente em casos de produtos vendidos no Centro de Distribuição contratado, os mesmos devem seguir para a incineração.”

Em se tratando de itens que podem ser reutilizados, Azevedo, da Ativa Logística, detalha o processo: vários produtos são enviados para os hospitais em kits ou embalagens másters e devem retor-

nar para o armazém após a utilização de um ou mais itens da demanda em uma cirurgia ou procedimento médico. “Começamos então pela identificação do SKU, todos os produtos devem ser devidamente cadastrados com referências pela unidade e caixas máster, com os respectivos códigos de barras”, conta. O material que não foi utilizado deve ser devidamente embalado e enviado para o armazém. Recebido no armazém, a conferência deve ser rígida no tocante à qualidade da embalagem, do produto e na conferência de referência x quantidade recebida. Após esta etapa, deve ser armazenado nos respectivos locais, respeitando a data de fabricação, o lote e a validade do item, para que esteja pronto para uma próxima demanda de picking & packing.

Maudonnet, da MXP Multimodal, diz que a LR do setor é um grande desafio, pois somente com um TMS/WMS de ponta é possível se fazer uma operação ágil e com assertividade. [logweb](#)



Segundo **Maudonnet**, da MXP Multimodal, este segmento sofre com a restrição no horário de recebimento por parte dos hospitais, normalmente até as 16 horas



Promoção e Realização

zoom
FEIRASULVERIOS

Apoio



Joinville e Região
Convenções & Visitantes Bureau



Mídia e
Catálogo Oficial



Nova Oportunidade para a Logística Brasileira

A Logistique é a principal feira de logística na Região Sul e cresce ainda mais em um moderno centro de negócios. Unindo toda a cadeia de Logística, Transporte Multimodal, Comércio Exterior e Intralogística.

Joinville é referência em feiras de negócios, abrigando vários eventos nacionais e internacionais. Isto se deve ao público visitante altamente qualificado, proveniente de multinacionais e grandes indústrias da Região Sul, em diversos setores como: fabricantes de veículos, motores e autopeças, indústria da construção civil, linha branca, elétrico, têxtil, naval e farmacêutico, entre outros.

Um público habituado a buscar soluções e fechar negócios em feiras empresariais, e que recebe pela primeira vez uma feira especializada em logística. Uma atividade forte na região, que cresce continuamente.

A cidade sede da feira está estrategicamente localizada no corredor logístico de produção do Mercosul, sendo bem servida por rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Reserve agora o seu espaço e venha aproveitar esta nova oportunidade de bons negócios!

☎ (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

🌐 www.logistique.com.br

📘 facebook.com/feiralogistique

☎ (11) 3964 3744 (11) 3964 3165

✉ maria.garcia@grupologweb.com.br

🌐 www.logweb.com.br

📖 Portal e Revista Logweb

📧 @logweb_editora

📺 logweb_editora

📺 Canal Logweb

LOGISTIQUE
FEIRA DE LOGÍSTICA E
NEGÓCIOS MULTIMODAL

23-25 Outubro 2018
Centro de Exposições Expoville
Joinville SC

Eletroeletrônico: OLs e transportadores já se preparam para o aumento da demanda que ocorre no final de ano

As empresas entrevistadas falam sobre seus investimentos em gerenciamento de risco para prevenir roubos de carga, revelam as estratégias desenvolvidas para lidar com o crescimento da demanda e como a tabela de fretes impacta o setor.

O volume de vendas do setor de eletroeletrônicos, que representa cerca de 3,34% do PIB – Produto Interno Bruto do país, cresceu 14,6% no primeiro semestre deste ano, em comparação ao mesmo período do ano passado, de acordo com a Eletros – Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos. Os grandes impulsionadores deste crescimento foram os televisores, em razão da Copa do Mundo e do desligamento do sinal analógico.

Para este ano, a entidade espera vendas entre 10% a 15% maiores que as do ano passado. No entanto, a expectativa deverá ser revista e pode ser menor do que a esperada, devido à greve dos cami-

nhoneiros, que gerou graves consequências para a economia do país, conforme apontou o presidente da Eletros, José Jorge do Nascimento Junior, em entrevista à Agência Brasil, em julho último.

Na opinião de Paulo Nogueirão, diretor comercial e Marketing da Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 11 2121.6143), as perspectivas para o varejo no final do ano são sempre positivas. “E também podemos prever as melhorias do setor se levarmos em consideração as estatísticas do primeiro semestre de 2018, que já demonstraram crescimento. Para o final do ano, as expectativas são ainda melhores”, expõe.

Estamos em um momento positivo, segundo André Perez, gerente regional PR da Alfa Transportes (Fone: 49 3561.5100). “O mercado de tecnologia produz novidades com uma rapidez muito maior do que outros segmentos, e isso acaba por favorecer o setor”, analisa.

Florisvaldo Hudinik, diretor presidente da Expresso Princesa dos Campos (Fone: 0800 421000), se declara otimista e acredita que a tendência do mercado é reagir. “Existe consumo represado pelas famílias, porém o mercado já dá sinais de que ensaia a entrada em uma fase de recuperação da economia. Isso deve se concretizar após a definição do cenário eleitoral”, aposta.

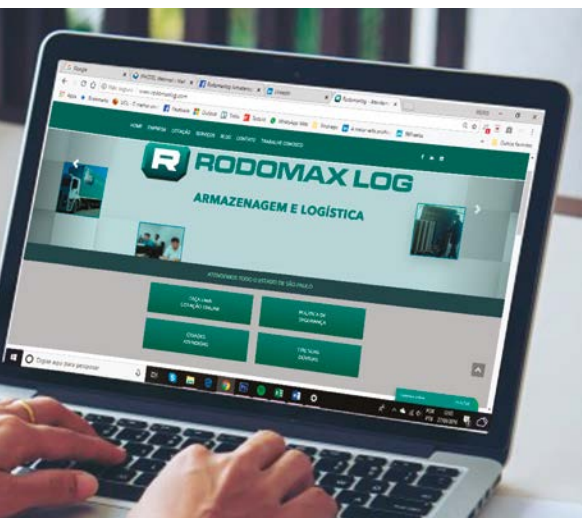
O segmento sofreu bastante durante os últimos anos, reconhece Fabrício Orri-go, diretor comercial da Penske Logistics (Fone: 11 3738.8200), mas há perspectivas de melhora. “Houve um pequeno crescimento no último ano e as expectativas para este ano também são positivas. Ainda assim, estamos longe dos patamares que tivemos antes da crise”, considera.

Por outro lado, Rubens Lacerda, diretor de planejamento da Rodomaxlog Armazenagem e Logística (Fone: 11 3973.7944), acredita que, infelizmente, o momento em que o país se encontra não está favorável ao desenvolvimento. “Estamos no aguardo de decisões futuras, novo cenário político e retomada de economia.”

Segurança

Entre 2011 e 2016, os roubos de cargas aumentaram 86% no Brasil, de acordo com pesquisa da Firjan – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Os produtos eletroeletrônicos estão entre as cargas mais visadas, por serem atrativos e de fácil escoamento, por isso, é fundamental que Operadores Logísticos e transportadoras que atuam no setor invistam em estratégias que ajudem a evitar esse grave problema.

Perez, da Alfa, conta que a empresa utiliza veículos 100% rastreados nas



RESERVE ESTA DATA

18

OUTUBRO



onde embarcadores e transportadores de cargas se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2018 eleitas pelo mercado.

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 5.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 12ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Março, Abril, Maio e Junho

Envio da cédula de votação eletrônica, para os eleitores darem notas de desempenho aos fornecedores de transportes, relativas a 5 parâmetros de performance.

Julho

Tabulação dos votos recebidos e checagem se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade.

Agosto

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 21 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Prêmio Top do Transporte 2018.

Setembro e Outubro

Produção das edições especiais das revistas FROTA&Cia e LOGWEB, que trazem o ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2018.

Outubro

Cerimônia de premiação, com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que as indicaram.

Realização

Frota&Cia

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br

operações que envolvem esse perfil de carga. Já a Princesa dos Campos, como explica Hudinik, não concentra cargas de eletrônicos. "Isso descaracteriza o interesse específico por essa carga, porque há diversidade de produtos em uma mesma operação."

Por sua vez, a Jamef possui um sistema de gerenciamento de riscos com alta tecnologia, além de investir na capacitação dos colaboradores e no aperfeiçoamento dos processos, que, de acordo com Nogueirão, são primordiais quando se fala em segurança. "Nossos treinamentos envolvem o planejamento de rotas e paradas, a fim de evitar ações que possam comprometer ou colocar em risco a integridade da mercadoria e a vida do colaborador", expõe.

A Rodomaxlog também investe fortemente no gerenciamento de risco através de aquisição de rastreadores de alta tecnologia, equipamentos especializados e escoltas armadas, entre outras tecnologias, como conta Lacerda.

Com o aumento dos eventos de roubo e as mudanças no *modus operandi* dos criminosos, a Sequoia Logística e Trans-

portes (Fone: 11 4391.8800) precisou alterar seu modelo de gestão de risco. Além de implementar ações preventivas, tem investido fortemente em tecnologia.

"Contamos com uma área de gerenciamento de risco que monitora 100% de nossa frota, comunicando-se com o motorista durante todo o percurso, acompanhando o cumprimento do plano de viagem e das paradas obrigatórias. Adicionalmente a isso, temos uma política de treinamento, que orienta os motoristas sobre quais medidas devem adotar para resguardar a sua integridade e minimizar os riscos de roubo", explica Carla Milito, gerente executiva comercial.

Sarah Kirchmeyer, supervisora comercial da Terca – Cotia Armazéns Gerais (Fone: 27 3331.5064), diz que a empresa investe fortemente em segurança patrimonial, contando com mais de 200 de

câmeras e plano de gerenciamento de risco robusto, além de possuir uma área cofre, dedicada a produtos de alto valor agregado.

Infelizmente, de acordo com Orrigo, da Penske, este é um tema que não tem perspectiva de solução a curto prazo, pelo contrário, as ocorrências de roubo de cargas no Brasil só vêm crescendo ano após ano. "Para tentar evitar e prevenir tais situações, temos uma área bastante robusta de gestão de riscos que atua diretamente para o atendimento de todos os requisitos de segurança

necessários, tais como rastreamento, escolta e iscas", conta.

Ele lembra que toda a estrutura para evitar e prevenir roubos traz um custo elevado para a cadeia de suprimentos e, no final, quem paga a conta é o consumidor.

Alta de demanda

Com a aproximação do fim do ano, a tendência é de aumento na movimentação de equipamentos eletroeletrônicos. Como as empresas estão se preparando para isso?

A Alfa procura, a partir de outubro, cancelar novas negociações, para que a malha esteja apta a atender o aumento de demanda dos clientes que prestigiam a companhia durante todo o ano, explica Perez.

"Investimos em um manuseio dedicado que garanta a integridade do material durante toda a operação e em prazos competitivos que permitam uma entrega rápida e constante para suprir as grandes demandas das datas que favorecem o setor", diz Nogueirão, da Jamef.

Com a grande variedade que o mercado dispõe em termos de concorrência e custos, é preciso oferecer uma operação especializada para que o material chegue



Carla, da Sequoia, diz que, devido ao aumento dos roubos e às mudanças na atuação dos criminosos, a empresa alterou seu modelo de gestão de risco

Prêmio Top do Transporte

Avaliação do

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

"Estar entre as transportadoras mais bem avaliadas de cada segmento, através do reconhecimento do mercado, nos impulsiona a continuar buscando a evolução dos nossos serviços e a garantia de satisfação de nossos clientes."

Carla Milito, gerente executiva comercial da Sequoia Logística e Transportes

o quanto antes aos PDVs dos clientes, acrescenta o profissional.

Por não trabalhar com frota própria, a Penske está sempre desenvolvendo novos parceiros de transportes para atendimento dos picos de volume de seus clientes. "A perspectiva é que neste ano a demanda por veículos será no mínimo semelhante, senão pior, do que a do ano passado, já que tivemos uma pequena recuperação na economia", considera Orrigo.

Os investimentos da Rodomaxlog são diluídos ao longo do ano para melhor atender aos picos de cargas dos clientes. "Devido à nossa diversidade de atendimento, estamos constantemente treinando as equipes, mantendo a frota em perfeito estado e investindo em tecnologia", conta Lacerda.

Carla, da Sequoia, ressalta que a empresa investe na capacitação dos colaboradores,

em novas tecnologias, em segurança e em frota para atender o peak season dos clientes.

Por sua vez, a Terca segue um padrão de segurança e operação durante todo o ano, prezando pela integridade das cargas e dos produtos armazenados, conforme salienta Sarah.

Mesmo com o cenário de recessão vivenciado nos últimos anos, o Expresso Princesa dos Campos vem mantendo os investimentos previstos. Exemplo é o novo Terminal de Encomendas, que a empresa inaugurou, há cerca de um ano, em Curitiba, com investimentos de R\$ 23 milhões e estrutura composta por 6.000 m² de área e 59 docas. Hudinik lembra que o complexo, estrategicamente localizado no principal entroncamento rodoviário do



Segundo Sarah, da Terca, a empresa investe fortemente em segurança patrimonial, contando com um plano de gerenciamento de risco robusto

Sul do país, interliga as 1,7 mil cidades de atuação da Princesa dos Campos, localizadas nos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo.

"Os novos investimentos realizados, que incluem ainda a ampliação do Terminal de Cargas de São Paulo, cujas obras estão em andamento, são capazes de absorver, inclu-

sive, as demandas sazonais", finaliza o diretor presidente. Logweb

Veja mais "Logística Setorial" na revista **Logweb Digital** número 22.
www.logweb.com.br



Confirma Fácil

Controle e confirme suas entregas com geolocalização e monitore todo o processo de transporte em tempo real na nuvem, através de um dashboard customizável.



Dashboard

Selecione relatórios com dados das entregas e os visualize em um dashboard totalmente customizável.



APP Mobile

Com o aplicativo Confirma Fácil Audit, as transportadoras confirmam as entregas digitalmente, com data e hora, e contam com rastreamento por geolocalização.



Nuvem

O Confirma Fácil é um sistema de monitoramento de entregas 100% nuvem, o que reduz custos de infraestrutura para sua empresa.

Ford anuncia entrada em novo mercado de caminhões com o Cargo 3031 8x2

Cobertura: Carol Gonçalves

Após ouvir o cliente e ir a campo para entender melhor suas necessidades, a Ford Caminhões (Fone: 0800.7033673) desenvolveu o Cargo 3031 8x2, primeiro modelo da marca com essa configuração, produzido na fábrica em São Bernardo do Campo, no ABC paulista.

O bitruck possui segundo eixo direcional original de fábrica e está disponível em versões com cabine simples ou leito, transmissão manual ou automatizada Torqshift e dois comprimentos de chassi: longo, com 5.300 mm, e extralongo, com 6.300 mm, o maior da categoria, ampliando o espaço útil para carga. Pode ser equipado também com tanque de combustível simples (275 L) ou duplo (550 L).

“O segundo eixo direcional instalado de fábrica melhora a dirigibilidade, além de aumentar a vida útil dos pneus. Assim como o quarto eixo, ele pode ser suspenso quando o caminhão está vazio, reduzindo o desgaste e o custo de pedágio”, declarou Luís Fernando Caldo, gerente de Engenharia de Chassis da Ford Caminhões.

Seu motor ISB 6.7, de 306 cv, é o mais potente da categoria até 7 litros e conta com a tecnologia de emissões SCR (Redução Catalítica Seletiva), que favorece a economia e a performance, segundo a empresa. Seus avanços incluem turbo com carcaça e rotor projetados para trabalhar com maior pressão, novos bicos injetores, filtro de ar e sistema de refrigeração de alta capacidade.

O novo Cargo 8x2 tem peso bruto total homologado de 29.000 kg e capacidade técnica de 30.150 kg. Pode ser equipado com diversos tipos de implementos, des-

de baú, carga seca, sider e guindaste até graneleiro e tanque, atendendo operadores logísticos, atacadistas, distribuidores e autônomos que buscam otimizar o rendimento da frota.

Destaque para a transmissão automatizada Torqshift (opcional), com recursos que otimizam o desempenho, a economia e a segurança do veículo, oferecendo mais conforto para o motorista. Além de dois modos de condução – Performance e Economia –, conta com piloto automático, função “Low”, assistência de partida em

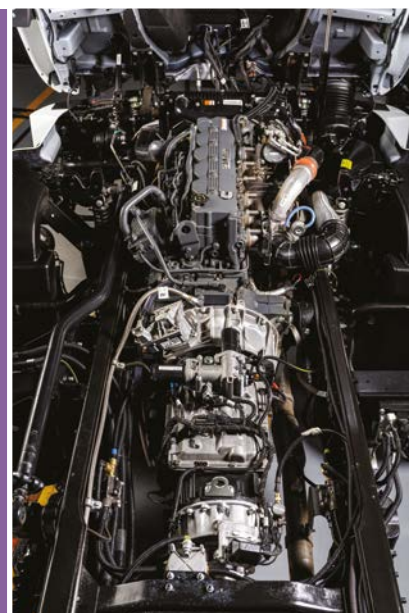
rampa e indicador de marchas no painel.

Em comparação às transmissões automáticas convencionais, a empresa garante que, além de maior economia de combustível, a Torqshift oferece menor custo de aquisição e reparo, com fácil manutenção. Seu disco de embreagem tem um revestimento sinterizado de cerâmica que aumenta em cinco vezes a vida útil, protegendo contra superaquecimento.

Segundo Oswaldo Ramos, diretor de Vendas, Marketing e Serviços da Ford Caminhões, a nova transmissão automa-

MERCADO

A indústria de caminhões passou por fortes oscilações nos últimos anos e, depois de chegar a mais de 150.000 unidades em 2013, caiu para cerca de 50.000 em 2016, segundo dados do Renavam. Em 2017 apresentou uma ligeira recuperação de 2,5%, para 51.561 unidades, e este ano projeta um crescimento de 40%, para cerca de 72.000 unidades. O segmento de caminhões com chassi rígido deve avançar 20% em 2018.



tizada vem sendo muito bem recebida pelo mercado e já responde por cerca de 50% das vendas dos modelos em que está disponível. Diante disso, a empresa anunciou também a ampliação da linha com o futuro lançamento de sete novos modelos Torqshift, com tração 4x2 e 6x4.

“Temos grandes condições de superar nossos concorrentes no valor custo-benefício, principalmente pelas vantagens da versão automatizada. Nossa meta é a liderança no segmento”, destacou Ramos.

O novo veículo complementa a Linha Cargo Power 2019, composta pelos modelos Cargo 1731 4x2, Cargo 2431 6x2, Cargo 2631 6x4 e Cargo 3131 6x4, também lançados este ano. Esta linha representa 40% do mix de produtos da Ford. Só o 8x2 corresponde a 20% desse montante. A empresa espera crescer 20% este ano em volume de vendas.

Desenvolvimento

O projeto do novo 8x2 envolveu mais de 200.000 km de rodagem em testes de desenvolvimento e durabilidade, além de 10.000 horas de simulações virtuais.

Uma das empresas que participaram do projeto-piloto foi a Expresso São Miguel, com matriz em Chapecó, SC, que roda o Brasil todo transportando carga fracionada. Segundo Ramos, a Expresso São Miguel destacou a calibragem da transmissão Torqshift, mais próxima da realidade dos caminhoneiros. Além disso, a Ford ganhou con-

corrência da Ambev e também conquistou o cliente neste quesito. “Nossa calibração é perfeita, parece que a marcha é mudada manualmente, permitindo reduzir o consumo de combustível e poupar o equipamento”, salientou.


Na prática

A novidade foi anunciada em Farroupilha, RS, no Campo de Provas da Randon, onde os jornalistas participaram do test-drive e conheceram todos os diferenciais do caminhão na versão automatizada. Além disso, puderam compará-lo, na prática, com seus principais competidores, o Atego, da Mercedes-Benz, e o Scania P310, que também estiveram disponíveis para teste. Os veículos estavam carregados com 15.000 quilos, permitindo avaliar a suspensão.

Pós-vendas

O lançamento do Cargo 3031 8x2 vem acompanhado de novas ações na área de pós-vendas. Uma das novidades é a ferramenta de diagnóstico rápido, que agiliza a solução de qualquer problema com o veículo no campo. O sistema utiliza um capacete com câmera, vários acessórios e conexão via celular para que os chefes de oficina dos distribuidores possam se comunicar diretamente com a engenharia da fábrica e solucionar qualquer dúvida técnica.

“Essa tecnologia permite que os especialistas da fábrica atuem sempre que necessário diretamente no campo, como se estivessem presentes na oficina do distribuidor, mas sem perda de tempo e com aumento de produtividade”, explicou Guilherme Teles, gerente de Marketing da Ford Caminhões.

O Cargo 8x2 também já vem de fábrica com o sistema de telemetria Fordtrac ativado, que inclui funções de monitoramento e segurança, permitindo registrar os principais parâmetros de comportamento do motorista, como velocidade, frenagens e consumo de combustível. Futuramente, o serviço contará também com uma central de monitoramento para acompanhar o veículo em tempo real. 



Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a

REVISTA

Logweb

12 meses

R\$ 233,00

24 meses

R\$ 413,00

**Universitário
paga
meia!**

11 3964.3744

11 3964.3165

admin@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Intralogística Conectada

apresentou soluções integradas do Grupo Kion e da Águia Sistemas

O Grupo Kion – através das marcas Linde (Fone: 11 4066.8157), Still (Fone: 11 4066.8100) e Dematic (Fone: 11 4066.8100) – e a Águia Sistemas (Fone: 42 3220.2666) proporcionaram uma experiência única de imersão em soluções integradas para movimentação e armazenagem de materiais a cerca de 600 convidados. Este foi o primeiro Intralogística Conectada, realizado na fábrica do Grupo Kion, em Indaiatuba, SP, de 14 a 16 de agosto último.

Cada um dos três dias foi único e contou com programação semelhante. O evento começou com uma palestra sobre soluções exclusivas de armazenagem para atender às necessidades da era da Intralogística 4.0, apresentada por Márcio Lopes, diretor de Negócios da Dematic, e Richard Rodgers, diretor de Desenvolvimento de Negócios da empresa nos Estados Unidos.

Eles destacaram que as soluções da marca combinam estratégias para montagem de pedidos por programação de loja, sazonalidade de volume de pedidos, acesso controlado aos estoques, rastreamento de produtos, acuracidade dos pedidos e inventário em processamento FIFO (primeiro que entra é o primeiro que sai).

Os profissionais ressaltaram a importância da abordagem consultiva, que busca oferecer soluções que suportem todo o ciclo do projeto do cliente, nos mais variados setores, como cosmético, químico e têxtil, que exigem acuracidade e maior visibilidade de estoque. "Somos os maiores integradores de tecnologia e desenvolvemos os próprios softwares", disse Lopes.

Logo depois, os participantes foram



separados em grupos e iniciaram-se as visitas à fábrica por gates. No primeiro, que tratou dos temas energia e equipamentos elétricos, foram apresentadas as empilhadeiras movidas a bateria de íons de lítio, que têm vida útil duas vezes maior que as de chumbo-ácido. Além disso, não necessita de manutenção e é totalmente recarregada em apenas uma hora. As máquinas com esta tecnologia consomem 30% menos energia do que as com bateria de chumbo-ácido.

Também participou deste gate a SZ, especializada em serviços de reparo de controladores e equipamentos eletrônicos para empilhadeiras elétricas ou a combustão de diversas marcas. A empresa oferece, ainda, treinamentos para a manutenção preventiva de máquinas, suporte técnico e help desk. A Mouta também esteve presente e mostrou soluções em ba-

terias tracionárias e seus serviços de assistência técnica de baterias industriais e carregadores.

No gate 2, sobre Automação, os visitantes conheceram os benefícios dos produtos autônomos Linde e Still, entre eles o iGo neo CX 20, um veículo guiado automatizado (AGV) que segue o operador durante todo o seu trabalho de picking em cada corredor do armazém. Com sensores de rastreamento, se mantém sempre a uma distância segura do operador e da estante, liberando o profissional para se concentrar completamente na retirada de produto da prateleira.

As inovações relacionadas a controles de equipamentos e segurança operacio-



nal foram demonstradas no gate 3, como o sistema Active Load System – ALS, que estabiliza os garfos da empilhadeira, proporcionando ganhos de cerca de 30% na produtividade. Outra solução, o Fleet Manager, permite estipular quais ações cada operador da máquina está apto a fazer. Por exemplo, no caso de um novato em treinamento, as manobras e a velocidade máxima são limitadas. A empilhadeira possui um chip, que lê e identifica o operador através do seu crachá.

Neste gate também foi apresentada uma ferramenta que envia ao gestor – pelo celular, computador ou tablet – informações sobre as operações de cada máquina, possibilitando a tomada de decisões remotamente, como no caso de um impacto, por exemplo. Luz que delimita o trânsito de pedestres ao redor da empilhadeira e monitoramento por câmeras também foram demonstrados no espaço.

Ainda no gate 3, a JLW apresentou suas baterias de lítio ítrio fosfato de ferro (LiFeY-PO4), que têm desempenho 30% superior às de chumbo-ácido, com custo zero de manutenção e vida útil superior a 10 anos.

No gate 4, sobre armazenagem, a Águia expôs os sistemas drive in e portapaletes com autoportante, além de uma maquete, com exemplos de diversas estruturas,

como: mezanino, flow rack, mini porta-paletes, dinâmico, portapaletes, transelevador, mini load e transportadores com sistema de paletização.

Como parte deste gate, a Saur mostrou dois dos mais de 400 equipamentos produzidos pela marca. Um deles foi o posicionador de garfos duplo, que permite o afastamento dos dois paletes para melhor visibilidade do operador, encosta um palete no outro para melhor aproveitamento de espaço e aproxima os garfos externos dos internos para carregar somente um palete. O outro foi o selecionador de camadas, que possibilita montar um palete com camadas de produtos diferentes.

No gate 5, picking fracionado, os convidados conheceram a solução de gestão para transporte, separação e distribuição de pedidos fracionados. Na demonstração, os produtos foram acondicionados em caixas no flow rack com displays de luz que acenderam indicando endereço/quantidade. Os itens foram separados por caixa, segundo o pedido, e seguiram automaticamente para o percurso. As operações foram acompanhadas pelo monitor do WCS (sistema de controle de armazéns).

Por fim, o gate 6 mostrou duas soluções para o picking caixa fechada: um sistema push back com transportador

de paletes motorizado e um sistema de transportador de paletes com corrente e mesa de transferência.

Na sequência do encontro, o economista e apresentador Ricardo Amorim, do programa *Manhattan Connection*, da *Globo News*, falou sobre as “Perspectivas do Brasil em 2019”, abordando o cenário político e os candidatos à presidência. “Estou otimista com a retomada do país, mas é preciso que cada um faça a sua parte e se adapte às inovações”, disse. Amorim também criticou a tabela de fretes. “Não tem como dar certo, ela atrapalha o Brasil, e acredito que os candidatos à presidência vão avaliar.”

O evento terminou com uma apresentação surpresa do coral do Instituto Anelo, que ensina música para crianças e adolescentes carentes de Campinas, no Estado de São Paulo. Músicos da entidade também tocaram durante o coquetel de encerramento. Para saber mais sobre o instituto e como ajudar a manter seus projetos, acesse o site www.anelo.org.br.

Avaliação

O Intralogística Conectada conseguiu, já em sua primeira edição, reunir um público altamente qualificado para discutir automação, inovação e logística 4.0. É o

RAMPA MÓVEL

MOVIMENTE SUAS CARGAS COM A RAMPA MÓVEL GKL.

www.rampamovel.com.br



custom 7 ton



rampa móvel 7 ton



GKL - INDÚSTRIA MECÂNICA LTDA.
(011) 4828-1835 e (011) 4828-1916

email: gkl@gkl.com.br

site: www.gkl.com.br

que avalia Kareen Ratton, Head of Communications da Kion Latam.

"O evento foi desenvolvido a fim de mostrar aos participantes que todas as marcas juntas criam uma sinergia única, cobrindo todas as necessidades de intralogística. Mais que vender marcas, temos a missão de disseminar o conhecimento, para que tenhamos em nossas empresas opções de logística comparáveis às de mercados mais maduros", disse.

Kareen ressaltou que o networking agregou conhecimento e negócios para os participantes, que puderam fazer uma degustação de logística e inovação em um dia. "A ressonância não poderia ser melhor. Já estamos sendo questionados sobre a próxima edição do evento, o que traduz o sucesso da iniciativa e o valor agregado gerado aos participantes", destacou.

De fato, os profissionais que estiveram presentes avaliaram o encontro de forma bem positiva, elogiando as soluções e o formato. De acordo com Rodrigo Bacelar, diretor de Desenvolvimento de Negócio e Inovação da ID Logistics, este tipo de evento desperta a curiosidade nas tecnologias e soluções apresentadas. "Como o Grupo Kion é nosso parceiro, estenderemos as conversas para entendimento e aderência destas soluções em nossas operações", disse.

Para Armando Lopes Ribeiro Neto, gerente de operações da JSL à serviço da Cummins, a divisão por gates de demonstração foi surpreendente. "O controle de oscilação na subida do garfo da empilhadeira e a função de telemetria de fábrica foram de muita valia, assim como soluções apresentadas pela Dematic."

José Roberto S. Borges, gerente administrativo do Aeroporto de Viracopos (de Campinas, SP), também identificou soluções que podem ser implementadas no aeroporto. "Foi muito bom, tanto pelo formato, quanto pelo conteúdo."

William Patricio Arruda, gerente de Logística da Atlas Distribuidora, também tinha como objetivo conhecer novos equi-

pamento e automações que pudessem agregar à empresa. "Como estamos em processo de expansão do nosso Centro de Distribuição, foi de grande importância o encontro. Pude conhecer inovações, tecnologias e estruturas modernas que podemos futuramente aplicar em nosso negócio", ressaltou. Já Wilton Donizete Pereira, gerente de Logística da Uberlândia Refrescos, revelou interesse no armazém autoportante, nas baterias de lítio para empilhadeiras e nos veículos autoguiados. "O evento foi muito bem organizado, no formato adequado."

Para Deivison Ricciardi Ferreira, gerente de Divisão de Logística e Operações da Cooxupe, o encontro foi bem interessante, pois propiciou a troca de experiências com stakeholders. O objetivo foi atingido, segundo Edson Moraes, coordenador de Logística da mesma empresa. "Fomos surpreendidos com inovações, principalmente na área de armazenagem", ressaltou.

Foi para conhecer o que havia de novo em automação que Edison Marcelli, diretor de Logística da Multilaser, participou do Intralogística Conectada. "O evento foi muito dinâmico, prático e funcional", considerou.

A avaliação de Ronaldo Barbosa Soares, gerente de Compras – Indústrias da Gazin Colchões, também foi positiva. "O formato foi muito interessante, pois, além de ouvir os palestrantes, tivemos contato na prática com os temas discutidos, principalmente por estarmos dentro da fábrica", revelou.

As soluções apresentadas foram realmente inovadoras para Francisco Uberlânio da Silva, engenheiro do Grupo Rebouças. "Iremos estudar como aplicá-las ao nosso formato. Após aprovação do projeto na Central de Distribuição, vamos buscar mais informações", disse.

Por sua vez, Everton Silva, senior manager regional operations South America da ZF do Brasil, elogiou a palestra do Ricardo Amorim. "Muito boa a ideia de fechar o evento com as tendências de

mercado. Diversificou a discussão dentro de um encontro voltado para um setor específico", expôs.

Para Luiz Santos, gerente administrativo da MSC, o Intralogística Conectada foi excelente. "Parabéns à Kion pela organização e grandeza do evento e dedicação de todos que trabalharam para atender às expectativas de clientes tão importantes da logística brasileira."

Conhecer novas soluções para a movimentação de materiais e armazenagem, alinhadas com as necessidades do negócio e com o objetivo de reduzir custos através de melhorias nos processos e implementação de novas tecnologias. Foi esse o intuito da participação de Denes Orlando E. Leal da Silva, analista sênior de Melhoria Contínua e projetos de Supply Chain da Goodyear. "O formato do evento foi excelente, proporcionando momentos muito produtivos que certamente agregaram conhecimento para conduzir os projetos, além de ampliar a visão de mercado das soluções que temos disponíveis para aplicar em nossas operações", ressaltou.

Marlon Henrique Montilha, Gerente de Logística da W2W E-Commerce de Vinhos (Wine), saiu do evento com vários insights, que deverão servir de referência para os novos projetos na empresa. "O modelo de imersão na Kion permitiu visualizar na prática os ganhos e as oportunidades que a empresa nos oferece", disse.

Não só clientes e possíveis clientes participaram no encontro. Thomas Junqueira Ayres Ulbrich, diretor da VDMA-Brasil (Federação Alemã dos Fabricantes de Máquinas e Equipamentos), também esteve presente, ampliando os conhecimentos sobre o setor de logística no Brasil e acompanhando o desenvolvimento do Grupo Kion, que é membro da entidade. "Os novos conhecimentos adquiridos foram muito interessantes e valiosos para o nosso trabalho. Parabenzamos o Grupo Kion pela eficiente organização", afirmou. 

O ETERNO RETORNO DO MESMO

Os países ditos emergentes sofrem, ainda uma vez, as angústias que antecedem a elevação da taxa de juros básica nos Estados Unidos e padecem os temores das mudanças de humor dos fluxos de capitais. No início da década dos 1990, o Fundo Monetário e o Banco Mundial garantiam que a abertura e a desregulamentação financeiras promoveriam a suavização das flutuações da renda e do consumo nos países da periferia.

Os deslocamentos da finança em livre movimentação funcionaram ao revés e invariavelmente levaram os deficitários e detentores de moedas não conversíveis a desfechos desagradáveis. No Volume II do *Tratado da Moeda*, Keynes afirma que em um sistema monetário internacional dominado pela livre movimentação de capitais “a taxa de juro de um país é fixada por fatores externos e é improvável que o investimento doméstico alcance o nível de equilíbrio”, ou seja, um valor compatível com o melhor aproveitamento dos fatores de produção disponíveis.

Nos últimos 30 anos, as crises se multiplicaram nas chamadas economias emergentes. Do México à Argentina, passando pela Ásia e Rússia, sem esquecer o Brasil, as economias balançaram, açoitadas por desvalorizações cambiais dolorosas e crises fiscais e financeiras.

Foram persistentes as lições dos “fatos”. Nem mesmo os defensores da abertura das contas de capital resistiram à precariedade de suas sabedorias. O FMI publicou, em setembro de 2015, o *Global Financial Stability*. Nessa edição, o relatório trata dos riscos construídos pelo excessivo e imprudente endividamento em moeda estrangeira das empresas não financeiras nas ditas economias emergentes.

Depois de recomendar rigorosas medidas macroprudenciais destinadas a controlar o endividamento em moeda estrangeira de bancos e empresas, o relatório dispara: “as economias emergentes devem estar preparadas para graves desequilíbrios financeiros e patrimoniais das empresas, inclusive para uma sucessão de falências na posteridade da elevação das taxas de juros nas economias avançadas”. A situação agrava-se nas economias enfiadas na recessão aguda, com queda do faturamento, juros elevados, crédito em retração e, naturalmente, colapso da capacidade de pagamento dos devedores.

A finança em livre movimentação funciona na contramão das teimosas versões da macroeconomia aberta dos mercados financeiros eficientes. Em sua empáfia, os Napoleões de hospício asseguram: o que está acontecendo não pode acontecer. É ilusório supor que o regime de câmbio flutuante numa situação de estresse vai resistir à reversão do fluxo de capitais. Ainda pior é imaginar que uma ulterior elevação da Selic ou a utilização das reservas no mercado do dólar “pronto” vai aplacar os apetites por moeda forte dos mercados cambiais.

Na Conferência de Bretton Woods, ao recomendar a adoção do sistema de compensações internacionais para ajustar os déficits e superávits entre as nações, Keynes almejou eliminar o papel desestabilizador da função reserva de valor do dinheiro mundial nos desequilíbrios globais. A moeda internacional seria simplesmente veicular.

As turbulências cambiais nos países de moeda não conversível, com suas graves consequências fiscais e mone-

tárias domésticas, exibem a assimetria fundamental do sistema monetário-financeiro global. A função de reserva de valor do dólar é um perigoso agente da “fuga para a liquidez”. Isso,

como é sabido, submete as demais moedas nacionais às políticas monetárias dos Estados Unidos, tal como observamos agora às vésperas de todas as reuniões do Federal Open

Market Comitee. Mesmo em um ambiente internacional de taxas de juros negativas nos países avançados,

como registra o *Global Financial Stability*, a trajetória da dívida pública e privada dos emergentes está submetida, em primeiríssima instância, aos prêmios de risco exigidos pelos investidores para manter em suas carteiras os ativos denominados na moeda “emergente” não conversível.

Em tais condições, as benesses da facilitação quantitativa se dissipam nos diferenciais de juros reais, sempre mais elevados nos emergentes, impondo aos orçamentos uma carga absurda de despesa com juros. No Brasil de 2014, a execução orçamentária registra 978 bilhões de reais de despesa com juros, 45,11% do gasto total.

Essa aberração impõe o “enxugamento” da obtenção de superávits fiscais permanentes e subtrai capacidade de gasto em investimento e nas políticas sociais, imprescindíveis em um país de desigualdades indecentes. Mas esses “fatos” estruturais e convencionais são jogados para debaixo das tapeçarias que adornam os salões em que ecoam as vozes das versões Mickey Mouse dos sabichões e interesseiros da arbitragem lucrativa nos mercados futuros de juros e câmbio. **Logweb**



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

Logistique vai reunir grandes empresas do setor de logística em Joinville, SC.

A Logweb é parceira do evento

J á em sua 5ª edição, a Logistique – Feira de Logística e Negócios Multimodal vai reunir no Sul do Brasil as principais empresas do setor de logística.

A ser realizado no período de 23 a 25 de outubro próximo, das 14h às 21h, no Centro de Exposições Expoville, em Joinville, SC, o evento é organizado pela Zoom Promoção de Feiras e Eventos (Fone: 49 3361.9200) e tem a *Logweb* como parceira comercial, mídia oficial e responsável pela elaboração do catálogo oficial.

A Logistique tem o apoio institucional da Federação das Indústrias de Santa Catarina – FIESC, do Porto de Itajaí, do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santa Catarina, Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e de Operações Logísticas de Joinville, Associação Brasileira de Logística, Joinville Região Convention & Visitors Bureau, Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável de Joinville, Núcleo de Negócios Internacionais da Associação Empresarial de Joinville e Associação Empresarial de Itajaí.

“A Logistique, hoje considerada a segunda maior feira de logística do Brasil, desenvolverá em paralelo um amplo programa de palestras, oficinas, workshops e painéis para profissionais e empresários do setor. Nosso objetivo é, além da Feira, oferecer uma programação que contemple os principais temas de interesse do setor e um programa altamente qualificado, com uma grade formada por especialistas que debaterão de forma ampla a temática do evento, que é ‘Otimização

Logística com a Integração Perfeita entre os Modais’”, acrescenta o diretor da Logistique, Leonardo Rinaldi. Um dos temas a ser abordado são o potencial e as vantagens da navegação costeira.

Além destes, e pensando na importância de estimular a promoção e difusão da tecnologia, o espaço TI Display será uma área para exposição com investimento reduzido e com estrutura completa para empresas e Startups.

Para participar deste espaço, as empresas/soluções devem atuar exclusivamente nas áreas de logística, intralo-

gística, transporte multimodal de cargas e comércio exterior. “As Startups têm apresentado cada vez mais soluções inovadoras para este segmento. Assim, conseguiremos reunir uma maior oferta de soluções aos visitantes, para as mais variadas necessidades tecnológicas em logística”, destaca Rinaldi.

A revista *Logweb* apresenta, a seguir, mais algumas das empresas participantes do evento. Seus representantes falam sobre o que vai ser lançado e exposto e também sobre as expectativas com relação ao evento.

PAC Log

A PAC Log Logística Aeroportuária (Fone: 47 3342.9281) participa da Logistique apresentando soluções para o transporte aéreo de cargas. A empresa tem a concessão do Terminal de Cargas Aéreas (Teca) do Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, em Navegantes, SC, e administra os terminais de carga internacional dos aeroportos de Curitiba, Goiânia, Recife, São José dos Campos e Vitória. Pertence ao Grupo Poly e integra a divisão de empresas de serviços logísticos 4P Logistics. “A oportunidade de expor nossa marca e nossos serviços na maior cidade do Estado proporciona um excelente

canal de visibilidade dos negócios da PAC Log e a Logistique permitirá que isso ocorra por meio de um evento que promete ser muito atrativo e interessante para os participantes e empresas da região. Ao mesmo tempo, a feira proporcionará o cenário ideal para divulgarmos as novidades ao mercado”, diz o CEO da PAC Log, Júlio Cesar Boticelli.



GKO Informática

A GKO Informática (Fone: 21 2533.3503) possui três soluções: GKO FRETE, sistema líder para gestão de fretes contratados por embarcadores; Confirma Fácil, serviço 100% WEB e na nuvem para visibilidade de todo o processo de entregas e ciclo do pedido, com confirmação digital e a auditoria do local de entrega via geolocalização; e a LogPartners, unidade de terceirização dos processos da gestão de fretes (Outsourcing). E participa pela primeira vez da Logistique. "A GKO é uma empresa consolidada nacionalmente, com clientes em todas as regiões do país, e o Sul não é uma exceção. Temos uma base de atendimento em Porto Alegre, RS, e encaramos Santa Catarina como um estado com grande potencial de crescimento para a GKO. Joinville, especificamente, é uma cidade estratégica em termos logísticos para o país e, consequentemente, para as empresas. Trata-se de um

importante polo industrial e acreditamos que a Logistique é uma oportunidade interessante para nos conectarmos a possíveis parceiros locais", diz Ricardo Gorodovits, diretor Comercial da GKO Informática.

Ele também afirma que a empresa irá levar à Logistique novidades em suas três linhas de produtos/serviços. "No GKO FRETE, o modelo de utilização por módulos vem se consolidando como uma reconhecida alternativa para o mercado, visto que o potencial do sistema está plenamente acessível a embarcadores de todos os portes. Um exemplo de como a GKO vem investindo em proporcionar módulos mais robustos, que, consequentemente, continuam reforçando o GKO FRETE como um todo, é o módulo de Avaliação de Performance. Este segmento do software agora apresenta um dashboard onde é possível visualizar o nível de serviço dos transportadores, oferecendo uma visão gerencial dos indicadores de desempenho", aponta Gorodovits.

A LogPartners, indo pelo mesmo caminho, já está em produção com clientes acessando todos os indicadores e KPIs gerados pelo outsourcing por meio de um dashboard one page totalmente WEB. Cada usuário pode abrir os relatórios em detalhes e navegar em nível analítico, montando gráficos e visões, como por exemplo Faturamento x Frete detalhado por transportadoras.

Por fim, o Confirma Fácil, que desde sua concepção já trabalha com um dashboard em forma de cockpit totalmente customizável, oferece o gerenciamento do ciclo do pedido, permitindo a gestão integral e integrada do processo logístico. "Cada vez mais, o Confirma Fácil investe na disponibilização de informação para todos os players do processo, promovendo uma cultura de proatividade nas decisões, em vez de uma postura apenas reativa aos problemas", conclui o diretor Comercial.

EXCELÊNCIA É NOSSO MAIOR COMPROMISSO. O SEU RECONHECIMENTO, NOSSA MAIOR MOTIVAÇÃO.

3 INDICAÇÕES
TOP DO
TRANSPORTE
2018

PELO 4º ANO CONSECUTIVO, o Grupo Farrapos é indicado ao Prêmio Top do Transporte. Desta vez, nas categorias Têxtil, Móveis e Plástico.

Sabemos que estar entre as maiores e melhores empresas de transporte e logística do País é motivo de orgulho, mas, acima de tudo, representa uma grande responsabilidade. Não somente com nossos clientes, mas também com o fortalecimento global e estratégico de toda a cadeia, em âmbito nacional.

Na esteira de um setor que evolui e se renova em alta velocidade, reforçamos nosso compromisso de continuar trabalhando duro para atender as particularidades de cada segmento e fazer chegar até você sempre a melhor solução.

GRUPO FARRAPOS. HÁ MAIS DE 25 ANOS, AJUDANDO A CONSTRUIR UM MERCADO DE EXCELÊNCIA.

Fenícia



“Acreditamos que a Logistique, pela sua representatividade, seja uma excelente oportunidade de divulgação da nossa empresa, prospecção de novos clientes e novas oportunidades de negócio.”

A avaliação é de Ivete Loeser Grazziotin e Leonardo Machado, sócios da Fenícia Assessoria em Comércio Exterior (Fone: 48 3203.4600), que participa pela primeira vez do evento. Eles também falam das perspectivas em relação ao evento: “A perspectiva é que tenhamos uma excelente participação na feira, com mais pessoas conhecendo nossa empresa e as soluções que disponibilizamos, tanto na importação, quanto na exportação.” O foco da Fenícia, durante o evento, será mostrar todos os serviços que oferece, necessários em um processo de importação e exportação: Assessoria completa na importação e logística internacional, classificação fiscal, desembaraço aduaneiro, formação de custo, assessoria na obtenção do RADAR, emissão de licenças de importação, regularização de produtos e empresas, certificação de produtos, desenvolvimento de produtos e elaboração de rotulagem.

Aliança Navegação e Logística e Hamburg Süd

Esta é a primeira vez que a Aliança Navegação e Logística e a Hamburg Süd (Fone: 11 5185.3100) participam da Logistique. “Somos incentivadores de toda e qualquer ação que busque ampliar as discussões e alternativas de melhoria na cadeia logística



como um todo, por tal razão não poderíamos deixar de participar e divulgar nossos serviços. A região de Joinville é referência como polo industrial, bem como está estrategicamente localizada no corredor logístico de produção do Sul e Mercosul. Somente no Sul do Brasil, estamos presentes em mais de 2.000 escalas/ano entre os serviços de cabotagem e longo curso. Além disso, a região reúne indústria de diversos segmentos e, consequentemente, é uma área estratégica para a Aliança e Hamburg Süd”, explica Leonardo Silva, gerente regional Sul das duas empresas. Quanto às perspectivas

em relação ao evento, ele diz que são as melhores possíveis. “Acreditamos bastante no potencial da região para fecharmos novos negócios e ampliarmos parcerias com os clientes locais.” Quem visitar a Logistique terá a oportunidade de conhecer um pouco mais do Portal da Cabotagem 2.0, criado especialmente para que os usuários tenham acesso mais simples e intuitivo às informações sobre as cargas. E Silva completa, destacando os serviços oferecidos pelas duas empresas: cabotagem, longo curso, transporte multimodal e transporte porta a porta.

Infraero

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero (Fone: 0800 727.1234), empresa pública ligada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, mostra o seu novo posicionamento de mercado durante a Logistique. São produtos e serviços – como a venda de sistemas informatizados para os concessionários e serviços administrativos de importação e exportação – agregados ao portfólio da estatal e que possibilitam aos clientes da empresa ter acesso à experiência de 42 anos da Infraero no planejamento, execução e controle da atividade de logística aeroportuária no Brasil. “A participação na Feira é uma oportunidade para fortalecer a marca institucional da Infraero e, também, de estarmos próximos dos nossos

clientes, criando vínculos mais estreitos e gerando possibilidades de novos negócios com a captação de outros parceiros. Isto se deve ao público visitante altamente qualificado, proveniente das grandes indústrias da região, incluindo multinacionais de setores variados, como fabricantes de autopeças, motores e veículos, indústria da construção civil, linha branca, elétrico, têxtil, naval e farmacêutico”, informa o Superintendente de Desenvolvimento de Negócios em Soluções Logísticas da Infraero, Edson Antunes Nogueira. [LCCweb](#)



Deixe a RETRAK movimentar seus produtos

 **Retrak**[®]
Aluguel de Empilhadeira



Transpaleta
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica
1,6t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira a
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t



Aliança	9
Alfa Transportes	7
BRT Minas	11
Carvalima	33
Eleva.....	31
Farrapos.....	55
Fronius	23
GKL.....	51
GKO (Confirma Fácil).....	47
GLP	3ª Capa
Hyster.....	4ª Capa
IBL	25
ILOS.....	29
KION	21
L Amorin	17
Logistique	43
Logweb	49
Princesa dos Campos	19
Retrak	57
Runtec.....	27
SDO HangCha	2ª Capa
SZ Laboratórios	13
Top do Transporte	45
Toyota	5
Unicargo	15

LOGISPESA

Acaba de ser eleita a nova diretoria da LOGISPESA – Associação Brasileira de Logística Pesada. Veja a seguir os integrantes:

- **Presidente:** João Batista Dominici – Logispro
- **Vice-presidente:** Antônio Carlos Silveira – Nextrans
- **Secretário Executivo:** Neilson Piero Lima – Ultrabate
- **Tesoureiro:** Samuel da Rocha Conceição – Escola de Transportes
- **Conselheiro:** Gilson Oliveira – TWA Transportes
- **Conselheiro:** José Antonio Spinassé – Luna Transportes
- **Conselheiro:** Leandro Andrade – LR Consultoria
- **Conselheiro:** Paulo Pinto Paranhos – Transmagnó
- **Conselheiro:** Erico Jacomini – Revesp Transportes
- **Conselheiro:** Vanderlei Rodrigues de Quadros – DiCanalli Transportes

APAS

Já tomou posse a nova gestão da APAS – Associação Paulista de Supermercados para o biênio 2018 – 2020. No Conselho Administrativo da rede Covabra Supermercados a partir de 2019, Ronaldo dos Santos assumiu a presidência da Associação. Além de Santos, também foram empossados os diretores das seguintes regionais e distrital:

- **Distrital Leste:** Fábio Hiroyuki Iwamoto (Chama Supermercados)
- **Guarulhos:** Antônio Raya Sanches (Hortifruti Fatura)
- **Marília:** Bruno Kenji Kawakami (Supermercado Kawakami)
- **Osasco:** Estevan Galdino Soares (Soares Mendonça Supermercados)
- **Presidente Prudente:** Edival Bruno Troiano
- **Ribeirão Preto:** Rodrigo Canesin (Supermercado Canesin)
- **São José do Rio Preto:** José Luis Sanches (JJ Supermercados)
- **Vale do Paraíba:** Damião Galdino da Nobrega (Nobrega & Pereira Supermercados)

Odfjell Terminals

A Odfjell Terminals South America, associada ao grupo norueguês Odfjell, anuncia uma nova estrutura de comando na América do Sul e Brasil com os executivos Ary Serpa Jr., que assume como CEO da Odfjell Terminals na América do Sul, e Marcelo Schmitt, novo gerente geral da Granel Química, braço brasileiro da Odfjell Terminals. O Grupo Odfjell é líder no mercado global de transporte marítimo, serviços logísticos e armazenagem de líquidos a granel, como químicos, óleos vegetais, ácidos, alcoóis e outros líquidos especiais. Serpa Jr tem uma trajetória profissional de 38 anos na empresa, tendo passado por funções como gerente de armazenagem e

da área comercial e foi responsável pelo desenvolvimento de novos negócios e implantação de vários terminais. Schmitt é engenheiro naval, formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). Sua formação inclui ainda um MBA em Administração e Economia Empresarial na Fundação Getúlio Vargas. O executivo, que preside o RoundTable Brazil do Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), ocupou cargos de diretoria de Supply Chain e operações para o Brasil e América Latina em empresas como Goodyear, BASF, Gerdau e Noble, assim como o de diretor superintendente na Elog Logística e diferentes cargos na Ipiranga Petróleo.



Acesso aos centros urbanos

QUANTO MAIS ESTRATÉGICA A LOCALIZAÇÃO E
MAIS ROTAS DE ACESSO AOS GRANDES CENTROS URBANOS,
MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA PARA SUA EMPRESA

A GLP é líder global em instalações logísticas modernas com posição dominante de mercado em oito países. Investe constantemente em infraestrutura, tecnologia e conhecimento para oferecer eficiência logística e potencializar os negócios de clientes dos mais diversos segmentos. São 62 milhões de m² globalmente, gerando valor para as empresas mais dinâmicas do mundo.

FAÇA AS CONTAS. ALUGUE UM GALPÃO GLP.



E. locacao@GLProp.com
S. www.GLProp.com.br
T. (11) 3500 3700 - (21) 3570 8180



GLP GUARULHOS (SP)
437.700 m² de área total



GLP DUQUE DE CAXIAS (RJ)
373.200 m² de área total



GLP CAJAMAR II (SP)
150.100 m² de área total



GLP IMIGRANTES (SP)
150.000 m² de área total

GLP Campinas (SP) - 182.300 m²
GLP Itajaí (RJ) - 148.100 m²

GLP Louveira I (SP) - 137.800 m²
GLP Jundiaí III (SP) - 93.000 m²

GLP Rib. Preto (SP) - 59.700 m²
GLP Jundiaí I (SP) - 53.600 m²

GLP Jundiaí II (SP) - 45.200 m²
GLP Itapevi I (SP) - 35.000 m²

Cond. Barão de Mauá (SP) - 24.700 m²
Cond. Emp. Atibaia (SP) - 19.300 m²

GLP Louveira IV (SP) - 18.700 m²
GLP Jandira II (SP) - 18.600 m²

ROBUSTEZ E ERGONOMIA.



Fabricada no Brasil, a série H40-60XT, disponível com capacidades de 2.000, 2.500 e 3.000kg, é projetada para oferecer uma combinação ideal de força, velocidade, ergonomia e consumo eficiente de combustível. Este equipamento se encaixa em qualquer aplicação ou indústria onde você precisa de uma empilhadeira robusta e resistente. Além da exclusiva garantia de 6000 horas, contamos com um pós-vendas altamente qualificado e pronto para lhe atender. Visite nosso site e localize o distribuidor mais próximo. Veja mais em: hyster.com.br

O Portfólio mais completo do mercado.

