



**Cobertura
do Top do
Transporte 2020**

**Importância da
Intralogística num
Cenário de Pandemia**

**Transporte
Ferroviário
de Cargas**



Canal Logiweb

in logiweb_editora

facebook @logiweb_editora

twitter @logiweb_editora

instagram @grupologiweb

Entender do seu negócio é o que nos faz ser Top

Atendimento rodoviário e aéreo

Equipe treinada e habilitada

Soluções adaptáveis a cada negócio

Frota própria 100% rastreada



Eleita em 1º lugar no Top Transportes
para o setor coureiro-calçadista.

www.grupotroca.com.br

GRUPO
TROCA
LOGÍSTICA

A primeira classe da logística

Chegamos a 2021

O ano de 2020 está acabando. E que ano desafiador, surpreendente e diferente.

Difícil pelas perdas. Perdas de pessoas, que enlutaram milhares de famílias. Perdas de empresas, que não suportaram as mudanças econômicas. Perdas de emprego, pelas empresas que ficaram pelo caminho nestas novas regras. Perda do bom senso, ao negar e negligenciar a pandemia e as suas consequências devastadoras.

Mas preferimos falar dos ganhos. Ganhamos em mais humanidade, principalmente dentro das empresas, com uma preocupação maior com as pessoas, com o ser humano – e isto tem sido constatado por parte dos patrões e dos empregados. Ganhamos com a maior proximidade das pessoas e o reconhecimento de que os que nos são próximos são muito importantes, mais do que considerávamos anteriormente. Ganhamos em avanço tecnológico, em novas regras dentro das empresas que, se por um lado, trouxeram melhorias que só seriam possíveis daqui a cinco anos pelo menos, mudaram as regras de produção para melhores ganhos de produtividade e preservação do ser humano. Ganhamos em agilidade para atender ao mercado. Ganhamos

com a criação de novas empresas para atender a esta nova realidade. Ganhamos na maneira de trabalhar, com muitos reconhecendo a eficiência do home office, tanto para empregadores quanto para empregados.

E, agora que 2020 termina, esperamos, e desejamos aos nossos leitores, amigos e anunciantes, um ano de 2021 só com os ganhos. O principal já está a caminho, a vacinação. E que a estes ganhos se juntem outros, no sentido de criarmos uma nova sociedade, uma nova realidade, onde, mais do que tudo, o ser humano seja o ponto principal. Uma nova sociedade não apenas com visões politizadas e distorcidas, mas com diferentes pontos de vista, que devem e precisam ser respeitados para levar a um bem comum. E, sobretudo, com coerência, bom senso e visão para construir uma nova realidade, que seja benéfica a todos. Uma sociedade com respeito à diversidade e que incentive a inclusão de todos.

Que possamos usar as expertise de cada pessoa, em todos os níveis da sociedade, para construirmos um mundo melhor, realmente igualitário para todos.

Feliz 2021.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 212 | Dezembro 2020

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: 11 4087.3188

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
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro
Luis 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

Assistente Comercial
Camila Meloni
comercial.2@logweb.com.br

Diagramação
Alexandre Gómes

TOP DO TRANSPORTE 2020

**6 RECONHECIMENTO:
14ª EDIÇÃO DO TOP
DO TRANSPORTE
RECONHECE AS
51 MELHORES
TRANSPORTADORAS,
SEGUNDO OS
PRÓPRIOS CLIENTES**

**14 LOGÍSTICA SETORIAL:
NOVAS REALIDADES
EXIGEM MUDANÇAS
NO ATENDIMENTO DO
SETOR DE AUTOPEÇAS
E AUTOMOTIVO**

**22 EMBARCADORES:
SEGMENTO
AUTOMOTIVO E
DE AUTOPEÇAS
REQUER AGILIDADE
NAS ENTREGAS E
FLEXIBILIDADE**

Especial

- 26 INTRALOGÍSTICA
APRESENTA PAPEL DE
DESTAQUE DURANTE A
PANDEMIA E TAMBÉM
NA “VOLTA AO NORMAL”**
- 34 O QUE ESTÁ
ACONTECENDO
NO TRANSPORTE
FERROVIÁRIO DE
CARGAS: INVESTIMENTOS,
PERSPECTIVAS E
PARCERIAS**

Capa

- 12 Veículos**
Foton expande atuação no Brasil com novas concessionárias e família de caminhões leves e médios
- 40 Coluna SETCESP**
A era dos dashboards
- 42 Fique por dentro**

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

NÓS SOMOS TOP PORQUE NOSSOS CLIENTES TAMBÉM SÃO



A Expresso São Miguel **foi premiada em 5 categorias e reconhecida em 7 categorias**, incluindo Preferência Nacional, no prêmio **"TOP DO TRANSPORTE 2020"**

Reconhecimentos que compartilhamos com nossos clientes que nos motivam, a cada dia, para sermos a presença que faz a diferença.

14^a edição do Top do Transporte reconhece as 51 melhores transportadoras, segundo os próprios clientes

Em um ano atípico, a cerimônia desta edição aconteceu, pela primeira vez, de forma virtual, abrangendo 19 categorias, entre elas, Transporte Rodoáereo, Transporte Internacional, Preferência Nacional e Especial.

Este ano, a grande festa do transporte aconteceu de forma totalmente virtual. A cerimônia de entrega do Top do Transporte 2020 foi realizada no último dia 26 de novembro, revelando as melhores transportadoras de carga de acordo com a avaliação dos próprios clientes embarcadores.

Mais de 400 convidados, incluindo os executivos das empresas homenageadas, além de contratantes de fretes e fornecedores de produtos e serviços para o setor, participaram do evento virtual e puderam conferir em primeira mão as melhores transportadoras eleitas em 19 categorias. O Top do Transporte é realizado pelo Grupo Logweb e pela SFCom, que produzem as revistas *Logweb* e *Frota&Cia*. O resultado desta edição foi baseado na 14^a Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes. As notas foram atribuídas para cinco indicadores: custo-benefício, nível de serviço, capacidade de negociação, gestão de qualidade e tecnologia da informação.

Cerimônia

Tradicionalmente, a cerimônia acontece no prédio do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, em São Paulo, SP, incluindo coquetel, almoço e área para networking. Dessa vez, tudo precisou ser adaptado devido à pandemia de coronavírus.



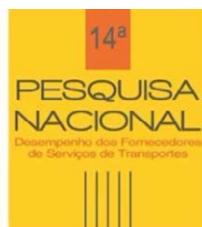
Valeria, do Grupo Logweb:
"O setor de transporte teve de se reinventar, os embarcadores reduziram sua produção. Mas tudo tem de continuar"



Ferraz, da Frota&Cia.: "Das 1.213 transportadoras citadas pelos embarcadores, apenas 51 atenderam aos critérios do Top do Transporte"

A transmissão do evento de forma on-line foi um desafio que só se tornou possível com a ajuda de diversas ferramentas, como o telão

de led, que mostrava as empresas destacadas enquanto o mestre de cerimônias, Ângelo Vizarro, as apresentava.



Realização

Frota&Cia

Logweb

Patrocínio Platina



Caminhões
Ônibus

Patrocínio Ouro



nimbi

Apoio Institucional

ABCOMM

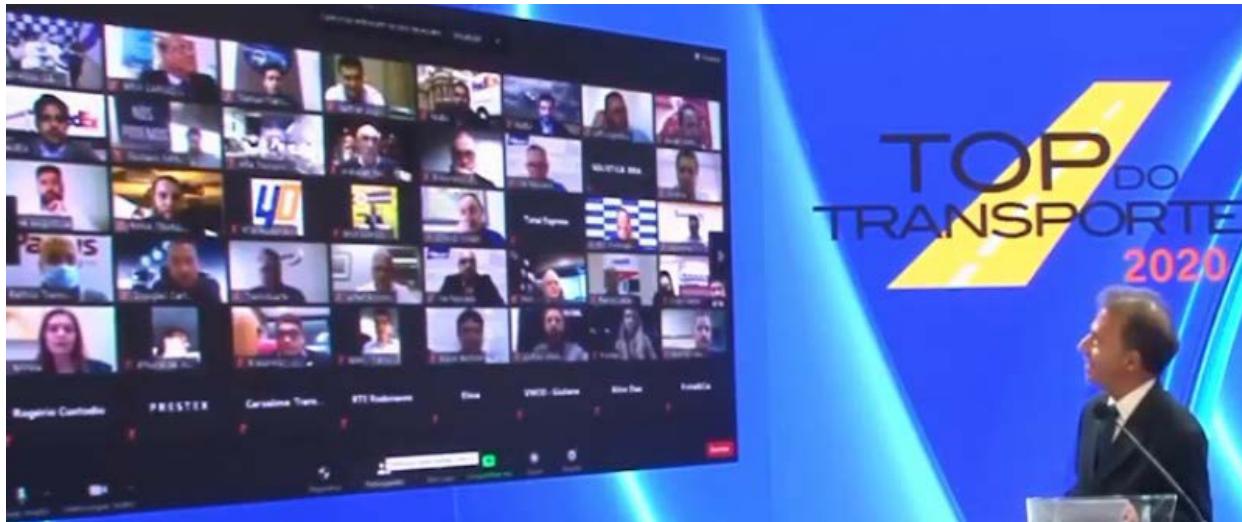
abpo

INDA

siamfesp



Sindisider



E foi através da plataforma Zoom que os representantes das transportadoras que conquistaram o primeiro lugar em cada categoria fizeram seu depoimento ao vivo.

Entre uma revelação e outra, os participantes puderam conferir vídeos de alguns dos embarcadores votantes, que enriqueceram a cerimônia. Volkswagen Caminhões e Ônibus, Mercedes-Benz, Fronius e Nimbi também tiveram espaço para mostrar suas soluções, como patrocinadoras.

A cerimônia foi iniciada por Valeria Lima, sócia-diretora do Grupo Logweb, que comentou sobre o ano atípico e os desafios. "O setor de transporte de carga teve de se reinventar, os embarcadores reduziram sua produção. Mas tudo tem de continuar. E por isso estamos realizando nosso 14º Top do Transporte. Todo nosso esforço está demonstrado aqui."

Na sequência, José Augusto Ferraz, diretor de redação da *Frota&Cia*, destacou alguns números desta edição. "Das 1.213 transportadoras citadas pelos embarcadores na pesquisa, apenas 51 atenderam aos rigorosos critérios do Top do Transporte e conquistaram essa cobiçada certificação."

Categorias

Das 18 categorias, 14 representaram os segmentos econômicos pesquisados: automotivo, brinquedos, calçados, cosméticos, perfumaria e higiene pessoal, comércio eletrônico, eletroeletrônico, farma-

cêutico, metalúrgico & siderúrgico, móveis, papel e celulose, plásticos, produtos veterinários, químico & petroquímico e têxtil.

Outras três categorias – Transporte Rodoáereo, Transporte Internacional e Preferência Nacional levaram em conta o maior número de indicações alcançado na pesquisa. Também foram homenageadas na categoria Especial as empresas Alfa Transportes, Carvalima e Rodonaves, por terem completado décadas de bons serviços prestados ao transporte rodoviário de cargas.

O grande destaque foi a Braspress, que conquistou nada menos que 14 certificações do Top do Transporte 2020, incluindo o mais cobiçado troféu – o de 1º lugar na Preferência Nacional – por ter alcançado o maior número de indicações. A transportada paulista, especializada em cargas fracionadas, também foi a primeira colocada nas categorias Transporte Rodoáereo, através da Divisão Aeropress, e E-commerce. "Para nós, da Braspress, esse prêmio tem um significado muito importante. Ele não foi fruto de uma comissão, de uma entidade ou uma única pessoa. Ele é fruto de uma pesquisa de mercado feita com nossos próprios clientes. Por esse motivo, todos nós que estamos aqui somos vitoriosos, porque nosso trabalho foi reconhecido pelos contratantes do serviço. E esse é o nosso maior mérito", afirmou Urubatan Helou,

presidente do Grupo H&P, controladora da Braspress.

Ele ressaltou que essa conquista é o coroamento do trabalho ininterrupto da empresa, que há 43 anos busca incessantemente a melhoria. "Nós somos fundamentalmente uma empresa de pessoas. Portanto, quero estender esse certificado aos nossos 9 mil colaboradores, que neste ano trocaram os beijos e abraços por luvas e máscaras", finalizou.

Depoimentos dos votantes

Entre as empresas que participaram da pesquisa como votante está a Bonet Madeiras e Papéis. Para Marcos Drago, coordenador de Vendas, a certificação é de grande valia para os embarcadores, pois, através dela, é possível avaliar os parâmetros durante a contratação de um frete. Para os transportadores, a importância está no sentido de empreender. "O Top do Transporte permite a eles buscarem sempre melhorar seu trabalho, se destacando diante da concorrência." Sabino Pereira Lopes, coordenador de logística da Jangadeiro Têxtil, acompanhou o evento online e parabenizou toda a equipe pelo trabalho. "Apesar do ano atípico e desafiador, foi muito bom ter participado da pesquisa. Os resultados do Top do Transporte atestam de fato aquilo que acompanhamos diariamente nas operações logísticas de nossas empresas", disse.

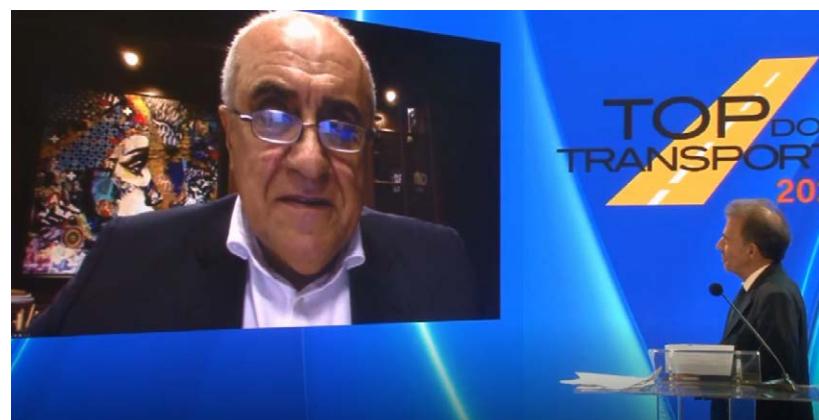
Leandro Cosmo de Souza, especialista de Logística e Frete da Yamá, indústria e comércio de produtos de beleza, explicou que, anteriormente, a empresa negociava com transportadoras sobre as quais não tinha nenhum conhecimento. Como prática, solicitava telefones dos seus clientes para obter mais informações dos serviços prestados. "Dificilmente existia a certeza do bom nível e qualidade vendida pelos representantes, tornando uma aposta que nem sempre dava certo."

Com o prêmio Top do Transporte, ele diz que o cenário mudou, pois a avaliação realizada pelos principais embarcadores do país vem sendo um ótimo parâmetro/indicador para a Yamá analisar o mercado, negociar tabelas de fretes e contratar serviços de transportes, dentro dos parâmetros exigidos pela marca. "Desta forma, considero a certificação muito importante e essencial para os embarcadores", contou.

Para as transportadoras, Souza disse que o Top do Transporte serve como indicador do serviço prestado e possíveis melhorias a serem realizadas. "Cada vez mais torna-se a chancela de bom serviço realizado dentro do segmento de transportes, valorizando os profissionais da área e a cadeia de logística", ressaltou.

O Top do Transporte serve de referência para os embarcadores e é a confirmação da excelência das transportadoras indicadas, contou Vitor Manuel Abreu Silva, gerente de Logística e Distribuição da Ober, indústria e comércio têxtil. "Para as transportadoras, a certificação representa a confirmação do trabalho executado com excelentes resultados e o aval dos embarcadores", salientou.

Para Ricardo Yamamoto, gerente sênior de Supply Chain da Sony Brasil, a cada ano que passa a premiação se torna uma referência mais robusta para que embarcadores de uma forma geral, sobretudo compradores e tomadores de decisão na área de contratação de serviços, encontrem uma



Em seu discurso, **Urubatan**, da Brasspress (campeã em Preferência Nacional) destacou o fato de o certificado ser fruto de uma pesquisa feita com os clientes



A **Alfa** foi certificada nos setores: eletroeletrônicos, metalúrgica/siderúrgica e produtos veterinários, e foi homenageada por seus 30 anos de existência



A **Expresso São Miguel** recebeu o Top do Transporte nas categorias: produtos veterinários, móveis, plásticos, eletroeletrônicos e cosméticos

fonte confiável para prospecção e avaliação de fornecedores de transporte. "É o mais confiável parâmetro de como o mercado percebe o nível de serviço ofertado pelas transportadoras. Pela ampla quantidade de empresas respondentes, os transportadores têm nessa premiação uma ferramenta concreta para o aprimoramento na qualidade dos serviços oferecidos", comentou. Também para Fábio Teixeira, gestor de Transportes B2B e B2C da Ange-

loni – A. Angeloni & Cia., que atua no e-commerce, esta indicação é uma referência no mercado, e quando um embarcador busca um parceiro de confiança, ele busca aqueles que possuem credibilidade, que sejam também referência no modelo em que atua, e esta indicação traz esta tranquilidade ao embarcador. "Já para um transportador, ser referenciado como Top do Transporte significa que ele conseguiu atingir um grau de credibilidade que poucos

possuíram, o que irá lhe abrir portas e trará a tranquilidade para os embarcadores de que ele tem tudo para ser um parceiro e que, juntos, poderão buscar sempre a excelência em seus negócios", completa Teixeira.

Depoimentos das Top

"Participar do Top do Transporte é importante para acompanhar o nível de serviço oferecido. O reconhecimento do mercado sinaliza que nosso trabalho alcançou seu principal objetivo: a satisfação do cliente", disse Ione Lima, gerente comercial da Ativa Logística. Segundo Clóvis Luiz de Bona, diretor comercial da Expresso São Miguel, a qualidade e a excelência de um serviço entregue por uma transportadora só podem ser medidos por seus clientes. "É esse reconhecimento que o Top do Transporte oferece às transportadoras, uma pesquisa a nível nacional que tem por objetivo definir as melhores através do olhar daqueles que avaliam e utilizam os nossos serviços no dia a dia. É por isso que o Top do Transporte é nacionalmente renomado, sendo a maior premiação do setor no Brasil. Ficamos honrados em participar", ressaltou.

A certificação traz muitos benefícios para a cadeia produtiva do transporte, de acordo com Ismael Zorzi, diretor executivo do Grupo Farrapos. "Ela consegue manter, enaltecer o reconhecimento e a importância desse segmento, cuja força motriz movimenta um país de ponta a ponta, mesmo diante de tantos desafios."

Para Gustavo Krás Borges Ferreira, gestor de Marketing e Qualidade da Transminuano, ser indicado como empresa Top do Transporte significa a concretização da etapa mínima de satisfação que a empresa deseja junto aos clientes. "Mostra o quanto somos importantes para a economia do nosso país e nos coloca com a obrigação de seguir em busca de melhorias para manter a empresa em alto nível de competitividade. O selo de Top do Transporte nos oportuniza a geração de confiança com novos clientes e assegura para os atuais que somos uma empresa comprometida com a qualidade, gerando mais confiança para a concretização dos negócios." A Transportadora Plimor sentiu-se muito honrada em participar do Top do Transporte desde o início, como destacou o diretor comercial, Guilher-

me Bortoncello. "Entre tantos fatores importantes, há dois que se destacam nesta premiação: o fato de serem embarcadores que respondem à pesquisa e os critérios utilizados pela organização para a pontuação dos agraciados. Estes dois pontos trazem credibilidade e reconhecimento a toda a cadeia logística", salienta.

Para ele, o reconhecimento motiva as equipes a buscarem ainda mais excelência no atendimento aos clientes.

Em função de ser uma premiação reconhecida e amplamente divulgada no mercado, Valdomiro Fellippe, gerente da filial Guarulhos/SP da Transal, diz que é de suma importância ao transportador vencedor, pois coroa as ações que a empresa aplicou no decorrer do ano. Entre elas, investimento e treinamento, que trouxeram melhorias na qualidade do serviço, no atendimento ao cliente e comprometimento dos colaboradores aos resultados da empresa.

"Isso também sinaliza que a empresa está no rumo certo e que deve continuar investindo em estrutura, tecnologia e capital humano. O reconhecimento Top do Transporte coloca a Transal em destaque e com maior visibilidade no mercado, podendo criar novas oportunidades", expôs.

Por sua vez, Betina Kopper, diretora da OTL Transportes e Logística, destaca que o Top do Transporte é de suma importância para as transportadoras, pois, através dele, "também conseguimos medir a satisfação dos nossos clientes com o trabalho prestado. Hoje não somente é necessário prestar um bom serviço, mas, sim, trabalhar com transparência, conquistando, assim, a confiança de nossos clientes". 

Empresas Top do Transporte 2020

1. Alfa Transportes
2. Ativa Logística
3. Atual Cargas Transportes
4. B. Transportes (Bauer Express)
5. BBM Logística
6. Braspress
7. Brix Cargo (Bringer)
8. BTR – Bartholo Transportes Rodoviários (BTR Transportes)
9. Cargo Brasil
10. Carvalima Transportes
11. Chapecó Logística e Cargas
12. Delpa Brasil Transportes e Logística
13. DHL Express Brasil
14. Expresso São Miguel
15. Farrapos Transp. Rodov. de Cargas (Grupo Farrapos)
16. FedEx Brasil
17. FL Brasil Holding (Solística)
18. Gartran Logística de Transporte
19. Hamburgo Cargas
20. Jadlog Logística
21. Jamef Transportes
22. JG Sul Transportes
23. Luft Logística
24. Mabruk Transportes e Logística
25. Mira OTM Transportes
26. Modular Transportes
27. Olinda Transportes (OTL Transportes e Logística)
28. Pacífico Log
29. Patrus Transportes
30. Prestex Encomendas Expressas
31. Rápido Labarca
32. RTE Rodonaves
33. S. P Segatto Transportes
34. Sequoia Logística
35. Tecmar Transportes
36. Tede Transportes (Transduarte)
37. Tex Courier
38. TG Transportes
39. Trans War Transportes
40. Transal (Transportadora Salvan)
41. Transportadora Minuano
42. Transportadora Plimor
43. Transportadora Ravanello
44. Transportes Bertolini (TBL)
45. Transportes Cristofoli
46. Transportes Dumar
47. Troca Transportes (Grupo Troca)
48. Via Pajuçara
49. Vipex Transportes
50. Vitoria Provedora Logística (Vitlog)
51. VM Coml. Exp. e Import. (Primmus Logística)

• Conheça todos os detalhes do Top e a classificação em cada categoria na edição 211 da revista

Logweb, no link:

tinyurl.com/ed211TOP

• Veja o vídeo completo da cerimônia no link:

tinyurl.com/topdotransporte2020

• Acesse o **Canal Logweb** no YouTube e veja **entrevistas** com algumas das empresas vencedoras.

O poder do **webinar** como acelerador de desenvolvimento de negócios

O webinar tornou-se uma maneira cada vez mais excelente de atrair clientes em potencial, comunicar-se com público específico e expandir os negócios. Um webinar de sucesso funciona como uma ferramenta eficiente de prospecção de novos clientes e negócios que, sem dúvida, reduzem o tempo e custos para você.

O que é webinar?

Webinar é uma espécie de videoconferência com fins comerciais ou educacionais, na qual uma empresa utiliza uma plataforma online para uma comunicação em via única. O termo é uma abreviação da expressão em inglês *web based seminar*, que significa “seminário realizado pela internet”.

Objetivo 1

Lançar um novo produto fazendo uma apresentação para o público alvo.

Objetivo 2

Realizar palestra para reforçar a autoridade em determinado assunto junto ao público alvo.



Em vez de ter o trabalho de lotar um auditório e cuidar de todos os detalhes que um evento desse porte exige, **você faz da internet o seu local de realização.**



Projeto Webinar

O projeto Webinar é uma parceira entre a **Logweb** e a **W6connect Events**, empresa de eventos situada em Londres promotora de vários eventos no Brasil, entre eles dois no segmento de logística: **Supply Chain Summit (SCS) Brazil**, que acontece nos dias 4 e 5 de novembro, e **Manufacturing Summit Brazil**.

Nos dois eventos a Logweb é mídia apoiadora.

Fale conosco.
E conheça mais desta ferramenta que vai acelerar os seus negócios



REVISTA
Logweb
referência em logística

Tel.: 11 **4087.3188**
Tel.: 11 **94382.7545**
com Maria

Benefícios de um webinar

Alguns números que reforçam a necessidade de experimentar essa estratégia.

No ano passado, o *Content Marketing Institute* identificou em pesquisa que dois terços dos comerciantes B2B (entre empresas) usavam webinars na sua estratégia e que, entre eles, 66% viram efetividade na ferramenta.

Já de acordo com pesquisa da Cisco, até 2020, mais de 80% de todo o tráfego na internet vai ocorrer por meio de vídeos.

Isso reforça que, aquilo que hoje talvez seja utilizado para se diferenciar da concorrência, em breve será condição obrigatória para sobreviver no meio digital.

Então, está na hora de levar essa ferramenta aos seus clientes.

ATENÇÃO:

Não é por acaso que a preferência pelo conteúdo em vídeo vem numa crescente. Isso acontece porque boa parte dos usuários online gosta de consumir informação dessa forma e não através de um artigo de blog, por exemplo.



Foton expande atuação no Brasil com novas concessionárias e família de caminhões leves e médios

Que é uma perda para uns, pode ser uma nova oportunidade para outros. Foi assim que a Foton viu a saída da Ford do mercado de caminhões na América do Sul em 2019. A montadora chinesa está no Brasil desde 2010 e tem grandes planos de expansão, inclusive, aproveitando a estrutura deixada pela companhia americana.

No segundo semestre deste ano, a Foton aderiu 26 ex-concessionários Ford à sua rede. Com a migração, foi criada a Abrafoton, que tem o papel de apoiar a marca no fortalecimento dos seus negócios no Brasil.

A ideia é que, após alguns grupos se organizarem em relação a questões societárias e de novos negócios, o número atual de 36 revendas possa crescer ainda mais no próximo ano. "Temos ainda a vantagem de poder contar com a experiência e bagagem de dez concessionários que já faziam parte de nossa rede antes da chegada das novas casas", diz Ricardo Mendonça de Barros, diretor de desenvolvimento da Rede Foton do Brasil.

De acordo com Paulo Matias, presidente executivo da Abrafoton, "os caminhões Foton possuem total similaridade com os produtos Ford, especialmente no conjunto powertrain formado por motor, câmbio e eixos, além de muitos outros componentes. Com isso, não haverá necessidade de grandes investimentos em treinamentos técnicos".

As novas revendas recém-migradas continuarão a funcionar nas instalações atuais, mudan-



Segundo **Vita**, a fábrica da Foton em Guaíba, RS, vai entrar na segunda fase de implantação em 2021, a perspectiva é que a obra seja finalizada em dois anos

do apenas a identidade visual, que deve ocorrer até meados de 2021. Como a grande maioria estava operando há muito tempo e tem um relacionamento estreito com os clientes de suas regiões, a estratégia é que sigam dando suporte técnico e, ao mesmo tempo, apresentando os novos produtos da Foton.

De acordo com Mendonça de Barros, com novos produtos e rede fortalecida, a Foton prevê vendas acima de 1,5 mil unidades no próximo ano. "A Abrafoton vê boas perspectivas para a Foton no mercado brasileiro. Tão logo tenhamos nossa fábrica no Brasil, teremos condições de oferecer produtos a todos os segmentos de veículos comerciais, de maneira gradativa e conforme as demandas do mercado", expôs.

Nova família

Confante nesse novo momento, a empresa comunicou em coletiva virtual a chegada ao país de sua nova geração de caminhões leves e médios, lançada recentemente na China.

A nova Família Aumark S chega ao Brasil em três versões: Citytruck 6.5-15, Citytruck 9-16 e Citytruck 11-16. "Esses veículos serão um novo marco na história da logística urbana brasileira. São caminhões que trazem, de série, itens de conforto e segurança que até então só eram encontrados como



A nova Família Aumark S chega ao Brasil em três versões: Citytruck 6.5-15, Citytruck 9-16 e Citytruck 11-16



No segundo semestre deste ano, 26 ex-concessionários Ford passaram a fazer parte da rede Foton, unindo-se às outras 10 que já faziam parte

opcionais", comentou Márcio Vita, CEO da Foton no Brasil.

Os novos modelos da família Aumark S serão importados inicialmente. Na China, esses caminhões foram lançados em 2018 e já apresentam resultados de vendas positivos, em torno de 280 mil unidades vendidas.

Segundo a estratégia global de expansão no mercado internacional, o Brasil é um dos top 10 no mercado de caminhões, como revelou Lu Shaoyi – Darren, gerente geral da Foton no Brasil. "Com o apoio da matriz no desenvolvimento dos produtos, o objetivo é tentar introduzir o maior número de caminhões do portfólio da marca em curto e médio prazo no país", revelou.

Até o final deste ano, os modelos 6.5-15 e 11-16 estarão disponíveis para vendas no Brasil. O modelo 9-16 somente a partir de 2021. A meta de vendas dos primeiros modelos para 2021 é atingir 5% de participação no mercado, o que significa cerca de 1.300 unidades comercializadas. "Isso já será um bom resultado. Nossos produtos têm espaço para crescer aqui", ressaltou Eustáquio Sirolli, diretor de desenvolvimento de produtos. Sobre caminhões semipesados, Mendonça de Barros revelou que vai aproveitar o conhecimento do antigo grupo da Ford. "A partir do ano que vem, teremos uma famí-

lia de semipesados, voltados também para o mercado de concreto, lixo e transporte de bebidas."

Diferenciais

O trem-de-força dos novos caminhões segue com a harmoniosa dobradinha motorização Cummins e transmissão ZF, que asseguram otimização do consumo, reduzidos níveis de emissões e atende às normas Proconve P7, além de oferecer durabilidade e resistência, informa a montadora. Os veículos contam com sistemas de injeção common rail e tratamento dos gases de escape com tecnologia SCR, eficaz e confiável na redução de emissões. As novas versões da família Aumark S também são as únicas da categoria com tanques de ar e de combustível em alumínio e com maior capacidade. Os três novos caminhões contam com freio a ar da WABCO, reconhecido por sua alta eficiência e disponibilidade de componentes. O Citytruck 6.5-15 é o único da categoria que vem equipado com freio a ar, tanto no freio dianteiro como no traseiro, também segundo a montadora.

O design das novas cabines foi inspirado em estudos da Foton sobre os caminhões urbanos do futuro, valorizando conceitos como aerodinâmica, leveza, fluidez e elegância. O painel inteligente auxilia e alerta

o motorista sobre quilometragem, consumo de combustível, marcha engatada da transmissão, código de mal funcionamento, ajuste da luz da tela, informações de manutenção, alarme do cinto de segurança e alarme de travamento da cabine durante a condução.

Outra vantagem para o cliente é a garantia de três anos ou 100 mil quilômetros, de para-choque a para-choque, valendo o que ocorrer primeiro, com mão de obra grátis nas duas primeiras revisões.

Fábrica em Guaíba

Em 2014, Luiz Carlos Mendonça de Barros, presidente da Foton Caminhões, iniciou a construção de uma fábrica própria da marca na cidade de Guaíba, no Rio Grande do Sul. O complexo industrial ainda segue em construção com o objetivo de atender futuramente, além dos veículos comerciais leves, a produção de caminhões pesados e VANS e se tornar um polo de exportação para toda a América Latina.

Até a conclusão das obras em Guaíba, a Foton Caminhões produzirá temporariamente os veículos nacionais em uma linha de montagem dedicada nas instalações da Agrale, em Caxias do Sul, RS. Para atender a demanda do mercado interno, já são produzidos no Brasil as linhas MiniTruck e CityTruck, que são os veículos comerciais de 3.5 até 10 toneladas da marca. A linha CityTruck conta com um índice de nacionalização de mais de 65%, atendendo aos requisitos do FINAME.

Vita contou que os estudos para a segunda fase do projeto já estão prontos. No primeiro semestre do ano que vem deve começar a implantação desta próxima etapa. "A expectativa é que em dois anos a obra esteja finalizada", revelou. Segundo ele, é uma grande virtude ter grande parte dos componentes fabricados no Brasil.

Logística Setorial: Novas realidades exigem mudanças no atendimento do setor de Autopeças e Automotivo

A volta do “novo normal” e a automação das linhas de produção das montadoras têm obrigado os OLs e as transportadoras a partirem para a automação. Colocar em prática o conceito da Logística 4.0 não é mais questão de escolha e, sim, de necessidade.

Segundo o levantamento mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, novembro manteve o viés de alta iniciado no segundo semestre, apresentando os melhores números da indústria automobilística no ano. Exportações e produção chegaram a superar os patamares de novembro de 2019, mas o mercado interno ainda gira 7,1% abaixo do verificado no ano passado. A produção segue impactada pelos protocolos sanitários nas fábricas e também pela falta de componentes e insumos. Em novembro foram produzidos 238.200 veículos, crescimento de apenas 0,7% sobre outubro, portanto incapaz de acompanhar o aumento da demanda. Esse número é 4,7% superior ao de novembro de 2019, mas naquela época havia estoque de 330 mil veículos. Hoje há menos de 120 mil veículos estocados nas



Santos, do Grupo TGA, crê que uma nova ordem exija dos players ainda mais responsabilidade e seriedade no cumprimento das regras de segurança e higiene da carga

fábricas e na rede, volume suficiente para sustentar apenas 16 dias de vendas. No acumulado do ano, a produção de 1.804.759 unidades é 35% inferior à do ano passado. A surpresa positiva foi o volume exportado em novembro, de

44.007 unidades, melhor resultado desde agosto de 2018. Essa alta é justificada pelo represamento de envios ocorrido nos últimos meses, em função do estágio de pandemia nos nossos países vizinhos, sobretudo na Argentina. E também por conta da antecipação de embarques para o encerramento do ano. De qualquer forma, o total de 285.925 unidades exportadas ainda é 28,4% menor que em 2019, que já havia sido um ano de forte queda. Já o mercado interno fechou com 225.010 unidades licenciadas, alta de 4,6% sobre o mês anterior, porém com queda de 7,1% sobre novembro do ano passado. No ano, foram 1.814.470 automóveis emplacados, volume 28,1% inferior ao dos 11 primeiros meses de 2019. Isoladamente, o setor de caminhões mantém resultados melhores que os de automóveis e ônibus. Máquinas agrícolas e rodoviárias tiveram discreto aumento na produção e nas exportações em novembro, na comparação com outubro, apesar de um ligeiro recuo nas vendas. “Os bons números de novembro dão alguma esperança para um 2021 melhor, desde que a pandemia seja controlada por vacinas e que o ambiente de negócios no país seja estimulado por medidas de controle da dívida pública e reformas estruturantes que nos



permitam ser competitivos", afirmou o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes. "Mas antes disso teremos de superar alguns desafios imediatos em nosso setor e no país, como o aumento dos casos de Covid-19, o risco de paralisação por falta de autopeças e a pressão de custos ligados ao câmbio e insumos. Tudo isso vem prejudicando uma retomada mais rápida da indústria", ressaltou.

A logística e o "novo normal" no setor

Pois é, ainda que com percalços, aos poucos vamos retornando "ao normal" – seja lá o que isto quer dizer. Neste contexto, quais as considerações que podem ser feitas a cerca da logística no "novo tempo": o que ela requer e exige de OLs e transportadoras, o que mudou na relação embarcador/OL e transportadora, o que de novo está sendo aplicado, etc.



Possari, da Cruzeiro do Sul:
Grandes empresas estão procurando transportadoras de médio e pequeno porte, especialistas em regiões e estados menores

Rodrigo Possari, diretor Comercial da Cruzeiro do Sul Transportes, avalia que, como estamos num país que é como se fosse um continente, tem percebido grandes empresas procurando transportadoras de médio e pequeno porte,

especialistas em regiões e estados menores. "Dessa forma estão ganhando eficiência logística em relação aos grandes players."

Adilson Santos, CEO do Grupo TGA e diretor executivo da Expresso TGA (transporte internacional) – TGA Logística Transportes Nacional e Internacional, salienta que, após a retomada da economia de maneira mais intensa, que esperam acontecer em um futuro próximo, é bem possível que uma nova ordem se estabeleça no mercado global, não apenas no setor de logística, exigindo dos players ainda mais responsabilidade e seriedade no cumprimento das regras de segurança e higiene da carga e do recurso humano envolvido na sua movimentação. "As empresas também deverão fazer o possível para estar inseridas em uma nova ordem mundial que já começa a se mostrar, revelando-se mais exigente com

SUA TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICA

Suite de aplicativos HODIE



Escritório Showroom

GESTÃO DO CICLO DO PEDIDO

AGENDAMENTO

TRACKING

OCORRÊNCIA

CUSTOS EXTRAS

BAIXA DE ENTREGA

LOGÍSTICA REVERSA

APP

HODIE
MONITORAMENTO LOGÍSTICO DE ENTREGAS

- Simples
- Integrada

- Multiplataforma
- Colaborativa

- Intuitiva
- Completa



relação à sustentabilidade, à segurança e à saúde do trabalhador. Toda essa tendência exigirá dos Operadores e dos embarcadores um comportamento mais empático, a fim de garantir o sucesso dos negócios, a demanda dos 'novos consumidores' e a proteção de todos", diz Santos.

A transformação e a aceleração tecnológica fizeram a Transportadora Sulista antecipar para 2020 muitos projetos que seriam executados em médio prazo. A relação entre clientes, colaboradores e gestores está transformada e diferente. "Somos mais solidários uns com os outros, com um olhar diferente não só para o negócio, mas para as pessoas que tocam este negócio. Estamos mais tolerantes, sensibilizados a construir uma relação solícita e mais humana", diz Josana Teruchkin, diretora executiva da Transportadora.

Já na visão de Renato Pavan, gerente nacional de Vendas e Marketing da GEFCO, a TI (Tecnologia da Informação) deixa de ser uma atividade de suporte e torna-se core para os OLs. Um bom exemplo foi o segmento de e-commerce, que demandou uma reação rápida e ágil dos OLs para conseguirem atender ao aumento exponencial de volumes, principalmente para as atividades de armazenagem e last mile. Sem o apoio da tecnologia, seria impossível reagir em tão curto prazo, enfatiza Pavan.

De fato, Marcelo de Oliveira Dorta, gerente Sênior de Operações da Penske Logistics do Brasil, lembra que o setor automotivo, de um modo geral, é tradicionalmente relacionado com o mercado B2B e essa pandemia fez com que se olhasse mais para o B2C também, muito por conta do crescimento do e-commerce. E isso é inevitável. "Por exemplo, as transportadoras que nunca pensaram em last mile terão que começar a repensar suas estratégias por uma questão de sobrevivência."

Outro ponto relevante – ainda segundo Dorta – é a importância do aporte tecnológico no setor logístico. Colocar efetivamente em prática o conceito da Logística 4.0 não é mais questão de escolha e, sim, de necessidade – quem não migrar para o mundo digital não irá sobreviver.



Pavan, da GEFCO: "A complexidade do processo produtivo e a busca por redução de custos e níveis de estoques exigiram o aprimoramento da gestão da cadeia logística"

A estruturação de um planejamento estratégico e de governança corporativa também deve ser aplicada como lições aprendidas. As empresas que já possuíam um planejamento preditivo considerando-se os riscos inerentes ao seu negócio saíram na frente e minimizaram os impactos causados pela pandemia, enfatiza o gerente da Penske Logistics.

Mais transformações

Além das mudanças impostas pela pandemia, a automação das linhas de montagem das montadoras também obrigou a implementação de novos requisitos para a logística. Afinal, a aceleração do processo de montagem refletiu na necessidade de redução do tempo de resposta dos Operadores Logísticos para conseguir manter a linha de produção abastecida com os componentes corretos, na quantidade planejada, no momen-

to certo, destaca Pavan, da GEFCO. "Entendo que a automação deu uma velocidade de produção muito grande. E a logística precisa acompanhar esse processo e estar à frente, abastecendo a Supply Chain para não ter rupturas na produção", completa Possari, da Cruzeiro do Sul Transportes.

Dorta, da Penske Logistics, também ressalta que a automação das linhas de montagens e, consequentemente, a evolução do layout das montadoras impuseram aos Operadores e às transportadoras novos desafios, incluindo a implementação de processos como pré-montagem, kitting e sequence e formas de ressuprimentos inteligentes da fábrica, bem como na linha de produção, investimentos em tecnologias e sistemas com interfaces globais, etc.

Alexandre Krümmel, diretor de Operações da TW Transportes e Logística, também ressalta que a automação vinculada aos inventários cada vez mais enxutos impôs requisitos principalmente voltados à velocidade e qualidade dos follow ups e organização cada vez mais meticulosa dos processos logísticos, para garantir agilidade e assertividade extrema na prestação do serviço de transporte.

Na verdade, um dos grandes desafios de todo fornecedor de serviços é estar competitivo, acompanhando o crescimento e as mudanças do seu mercado e do seu consumidor. "É fundamental que nós, Operadores Logísticos, estejamos sempre em condições de atender, à altura, as demandas diversas provocadas por esta evolução", alerta Santos, do Grupo TGA.

No caso do setor de autopeças e automotivo, por exemplo, a automação das linhas de montagem gerou não só mais precisão, mas também mais agilidade na produção de itens e, muitas vezes, um volume maior de lotes de peças. "Isso também exigiu de nós mais

A
MAIS
DO

FROTA SEGURA BRASIL!

**ZERO
ROUBOS**
2020



NOSSA FROTA POSSUI
ACOMPANHAMENTO LOGÍSTICO
EM TEMPO REAL.

NORTH
SERVICE

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS

 **100% RASTREADA
E MONITORADA**

 **GERENCIAMENTO
DE RISCOS**

 **TECNOLOGIA
DE PONTA**

TRANSPORTE SUA CARGA COM A FROTA MAIS SEGURA DO BRASIL!

agilidade na movimentação desses itens na cadeia logística, a fim de estarmos no mesmo timing dos embarcadores."

Isso implica em investimentos em automação de equipamentos e tecnologia nos processos – prossegue o CEO do Grupo TGA. "No nosso CD de Tamboré, uma paletizada automatizada embala centenas de volumes por hora, enquanto é supervisionada por humanos, agilizando o embarque desses produtos, sem perder a qualidade."

A coleta e o armazenamento desses itens também precisam ser mais rápidos e eficazes, uma vez que as linhas de montagem também disponibilizam um maior volume de peças em menos tempo. Para isto, a TGA utiliza empilhadeiras modernas, além de um sistema de endereçamento dinâmico (também chamado de endereçamento aleatório ou randomizado) que permite, entre outros benefícios, a otimização do tempo de preparação e despacho da carga, para embarque ou distribuição, resultando para o cliente em um serviço mais ágil, e, para a TGA, em mais produtividade de sua área operacional. Nele, cada SKU (Stock Keeping Unit) é armazenado segundo critérios pré-definidos e geridos por um apli-

cativo customizado de controle de armazém. Neste processo, os operadores escaneiam cada item com os leitores de códigos de barra. Ao registrar um pedido, os computadores identificam onde determinado item está localizado e traçam a rota mais rápida para o funcionário chegar até ele em tempo hábil para preparar a entrega.



"Trabalhar com produtos de alto valor agregado e essenciais é um indicativo de que a recuperação pode ser mais lenta, porém, esperada", diz **Fernandes**, da FM Logistic

"Por fim, quando processos são otimizados (como o advento da automação das linhas de produção), também se torna necessário que os bastidores de operação da cadeia logística também estejam otimizados. E isso envolve tecnologia de ponta. Na TGA, atualmente, este quesito está bem avançado. A empresa já atua com a Logística 4.0, tanto na parte operacional como na segurança do transporte de carga", completa Santos.

Neste contexto, Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da FM Logistic do Brasil, diz que a empresa investe, anualmente, mais de 70 milhões de eu-

ros para garantir, cada vez mais, agilidade e confiabilidade às suas operações e, consequentemente, pleno atendimento das necessidades dos clientes. "Esperamos encerrar 2020 com cerca de 12% do faturamento anual da FM Logistic do Brasil sendo direcionado para o investimento na renovação da tecnologia de sistema de informação e de gerenciamento de armazéns e na abertura de novas operações, ferramentas de informação e no equipamento Inventory Viewer, que é focado no controle de inventário para aumento da produtividade. Com ele, o inventário será feito em três segundos, e não existirá a necessidade de selecionadoras, oferecendo mais ergonomia para o operador e 10 vezes mais eficiência do que uma contagem tradicional", completa Fernandes.

Josana, da Transportadora Sulista, conclui esta análise destacando que há algum tempo a indústria automotiva já se mobiliza sobre automação dentro das unidades fabris, e a logística participa ativamente desta mudança e transformação, fazendo parte da evolução e fornecendo soluções cada vez mais inteligentes para a venda do serviço, e não apenas do transporte.

Características

À necessidade de acompanhar o movimento de automação das linhas de montagem das montadoras, os OLs e as transportadoras também devem atender às características da logística no segmento. Que apresenta auto nível de exigências. E que irá impor entregas mais agéis, assim como passou a fazer o e-commerce. "Afinal, com a falta de produtos, o transporte entre indústria e distribuidor precisa ser mais agil", completa Possari, da Cruzeiro do Sul Transportes. Indo mais além, Pavan, da GEF-CO, revela que o segmento automotivo teve um papel histórico no desenvolvimento de técnicas



e boas-práticas para a logística. A complexidade do processo produtivo, aliada à busca incansável por redução de custos e níveis de estoques, exigiu o aprimoramento da gestão da cadeia logística e o desenvolvimento de ferramentas que posteriormente foram aplicadas por outros segmentos da indústria (JIT, Kanban, Milk-Run, Cross Docking, etc.).

Fernandes, da FM Logistic, destaca que o que o mercado mais exige é know how, serviços de qualidade e customizados, bem como empresas que investem constantemente em tecnologia, inovação e recursos humanos, sempre atentas ao meio ambiente.

“O setor automotivo e de autopartes também sentiu fortemente o impacto da crise do coronavírus, isso é inegável. Foi um segmento bastante afetado. Porém, ele é um mercado com rapidez de recuperação e, principalmente, reinvenção. Trabalhar com produtos de alto valor agregado e essenciais para a sociedade é um indicativo de que a recuperação pode ser mais lenta, porém, esperada”, diz o presidente da FM Logistic.

Ele também enfatiza que os OLs não podem deixar de oferecer soluções customizadas para o segmento automotivo e de autopartes, entender as suas necessidades para, assim, desenvolver projetos eficazes e eficientes que auxiliem empresas a desenvolverem suas operações logísticas com custo competitivo e agilidade operacional.

Afinal, como revela Dorta, da Penske Logistics, a logística no segmento automotivo é desafiada diariamente pelo grau de exigência das montadoras e seus fornecedores, que trabalham com níveis baixíssimos de inventário em todas as etapas da cadeia, exigindo de seus Operadores Logísticos um fluxo sincronizado e eficiente para evitar rupturas no processo de abastecimento e até uma pos-

sível parada de linha de produção. Processos JIT (just in time), Milk-run (tiers 1 e 2) e LLP (lead logistics provider) são ferramentas fundamentais para garantir às necessidades de agilidade e de altíssima qualidade das montadoras e dos fabricantes de componentes. Além disso – prossegue o gerente Sênior de Operações da Penske



Krümmel, da TW Transportes e Logística: Os inventários cada vez menores transferem para as transportadoras a necessidade de uma melhoria contínua em seus processos

Logistics –, a logística de distribuição de peças para a cadeia de reposição é de extrema importância para a montadoras, pois além de representar uma fatia importante em termos de lucratividade, impacta diretamente no nível de serviços das concessionárias e, consequentemente, na satisfação dos seus clientes pela marca.



Diferenciais

Também interessante é conhecer os diferenciais desta logística em relação à de outros segmentos.

Neste quesito, Possari, da Cruzeiro do Sul Transportes, entende que é um transporte que ocorre todos os meses do ano, com grande necessidade de agilidade. E transporte com equipes preparadas para dar suporte.

Pavan, da GEFCO, por seu lado, aponta que a complexidade do processo produtivo e os reduzidos níveis de estoques, já mencionados, demandam um nível de precisão e eficiência sem comparação com outros segmentos.

Para Josana, da Transportadora Sulista, as mudanças de hábitos, consumo e comportamento fizaram a logística acelerar os negócios e ditar uma velocidade bem diferente de antes da pandemia. Este salto trouxe uma logística mais tecnológica, colaborativa e interativa com o cliente.

“Não diferente de outros segmentos, ainda mais depois do advento da pandemia, a agilidade com certeza ainda é o maior diferencial exigido pelo segmento de autopartes. Os inventários cada vez menores transferem para as transportadoras a necessidade de uma melhoria contínua em seus processos para garantir agilidade, qualidade e sustentabilidade”, resume Krümmel, da TW Transportes e Logística.



Para **Josana**, da Sulista, as mudanças de hábitos, consumo e comportamento fizeram a logística acelerar os negócios e ditar uma velocidade diferente de antes da pandemia

Dorta, da Penske Logistics, salienta que, com as exigências da

globalização e as novas tendências do mercado, a logística do segmento automotivo é diariamente desafiada a integrar-se com todo o ciclo produtivo. As montadoras trabalham constantemente para ampliar o número de modelos e catálogos, criando novas tecnologias embarcadas e adaptações às leis, e pela fabricação programada, o veículo só entra em produção após a venda na concessionária. Neste sentido, a redução do tempo de fabricação é fundamental para manter a boa experiência da marca com este novo consumidor. Estes são alguns dos principais componentes e desafios no atendimento da indústria automotiva.

Desafios

Por falar em desafios desta logística, Possari, da Cruzeiro do Sul Transportes, lembra que ela envolve muitos itens. E tipos diferentes de peças que exigem cuidados especiais. Por exemplo, funilaria. Também há risco de avarias. "Parabrisas, então, exigem muita atenção ao processo."

Todos os elos da cadeia logística precisam estar atentos em oferecer serviços cada vez mais customizados e estruturados para atender às necessidades desse segmento tão importante da economia. A retração econômica fez com que muitas empresas puxassem o freio. "Claro que estamos atentos às demandas do mercado

Logística Setorial – AUTOPEÇAS e AUTOMOTIVO

Nome da Empresa	Cruzeiro do Sul Transportes	FM Logistic do Brasil	GEFCO	Grupo TGA
Site	www.cruzeirodosultransportes.com.br	www.fmlogistic.com.br	www.gefco.com.br	www.tgalogistica.com.br
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Transportador	Operador Logístico	Operador Logístico	Ambos
Principais Clientes no Segmento	Sama, Embrepar, MG Vidros	n.i.	n.i.	FCA Fiat Chrysler Automóveis Brasil, Mahle Metal Leve, Scania Latin America, Toyota do Brasil; Hyundai, Honda Automóveis do Brasil
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	MS, SP, PR, SC	SP, SC, RS, MG, RJ	Guarulhos, SP	SP
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	MS, SP, PR, SC	SP, SC, RS, MG, RJ	Todas as regiões	São Paulo (capital e interior), Mercosul (Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile)
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Não	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	TMS	WMS, ERP, Código de Barras, Radiofrequência, Big Data, Business Intelligence, Inventory Viewer, RPA, AGVs	WMS, TMS	ERP Back Office, como CRM/ECM/TMS/GCH
Tipo de Rastreamento Usado	Onixsat	-	Satélite, Celular	Track & Tracing
Frota Própria	Sim e tercerizada	Não	Sim	Sim
Serviços Oferecidos no Segmento	Transportes, Distribuição	Controle de Qualidade, Devoluções, Put Away, Cross Docking, Recall de produtos, Rastreabilidade, Contagem cíclica, Relatórios, Análises, Picking & Packing, Co-Packaging, Etiquetagem, Repacking, Recebimento, Expedição	Todas as modalidades para abastecimento de planta nacional e internacional (FTL, LTL, Milk-run, emergencial, Cross Docking, marítimo, aéreo); Distribuição de peças e veículos acabados	Transporte, Distribuição, Logística

n.i. = Não informado

e em compasso de espera para que a economia brasileira receba uma injeção de ânimo o mais breve possível. Porém, as nossas atividades não podem parar", diz Fernandes, da FM Logistic.

Ainda na questão dos desafios, Pavan, da GEFCO, diz que as repetidas crises econômicas mundiais, agravadas pela pandemia do Covid-19, estão exigindo que as montadoras reavaliem seu parque de fornecedores com uma tendência forte de nacionalização. "Infelizmente, os fornecedores desta indústria (Tiers 1, 2, etc.) foram fortemente impactados nos últimos anos, com dificuldades de acompanhar os investimentos e demandas das montadoras. Há expectativa de aumento de ruptura nas cadeias de suprimentos e, consequente, aumento de de-

manda por fretes emergenciais para reduzir estes impactos. Agilidade e flexibilidade são fundamentais para os OLs conseguirem atender estas demandas não programadas."

De fato, Josana, da Transportadora Sulista, aponta que o cenário é complexo e novo. Garantir toda a cadeia de abastecimento, principalmente a nacional e portuária, apostando em soluções que garantem as operações sem colocar a saúde dos colaboradores e dos clientes em risco, é o grande desafio.

"Garantir os prazos acordados, atendimento a todos os processos em sua complexidade e a qualidade dos follow ups para clientes internos e externos". Estes são os desafios apontados pelo diretor de Operações da TW Transportes e Logística. 

A Translift Intralogistica 4.0, está oferecendo ao mercado brasileiro uma nova geração e AGVs empilhadeiras com **Navegação Visual**, baseado em câmaras 3D.

Este moderno e eficiente conceito dispensa a necessidade de instalação de refletores, fitas magnéticas, pinturas no piso, sistema de indução ou modificação do local de aplicação pois utiliza tecnologia de Navegação Visual.

A flexibilidade se destaca pois seu projeto permite ampliação ou redução do numero de veículos operando no sistema, facil configuração de rotas, possibilitando o transporte de materiais a uma quantidade de localização diversas, bem como mudança de lay out de circulação, sem impacto na produtividade aliado a uma significativa redução de custo e trabalham 24/7 dias.

Penske Logistics do Brasil	Transportadora Sulista	TW Transportes e Logística
www.penskelogistics.com.br	www.sulista.com.br	www.twtransportes.com.br
Operador Logístico	Transportador (autopeças)	Ambos
n.i.	Volvo, DAF, Iochpe Maxion, Tupy	John Deere, Comercial Automotiva, Randon
n.i.	Região Sul e Sudeste	Região Metropolitana de Porto Alegre, RS, e Carazinho, RS
n.i.	Região Sul e Sudeste	Os três estados do Sul e parte de SP
n.i.	Sim	Sim
Sim	Sim	Sim
WMS, TMS	TMS	TMS, WMS
-	Onixsat, Autotrac	Onixsat Híbrido
Não	Sim	Mista
Gestão de Transportes, DCM, LLP	Cargas diretas ponto a ponto, Milk Run, Just In Time, Cargas emergenciais, Just in sequence	Rastreamento da carga, Webservice



AGV Transpaleteira



AGV Empilhadeira



AGV Empilhadeira Retrátil



AGV Empilhadeira Slim



AGV Transpalete Compacto



AGV Empilhadeira Patolada

Embarcadores: Segmento Automotivo e de Autopeças requer agilidade nas entregas e flexibilidade

Trata-se de um setor, de acordo com um dos nossos entrevistados, onde é preciso trabalhar com alta flexibilidade, sendo, ao mesmo tempo, eficiente e eficaz no atendimento dos clientes, não importando a sua localização.

Dayco: segmento não trabalha com “segunda chance”

A Dayco Power Transmission é líder global na pesquisa, projeto, produção e distribuição de sistemas essenciais de transmissão de força para motores e serviços, no aftermarket e mercado original, para aplicações em automóveis, caminhões, construção, agricultura e indústria.

E atua em um mercado onde a disponibilidade de produtos e responsividade às variações de demanda são fatores decisivos na compra por parte dos clientes. “Portanto, o segmento de Autopeças e Automotivo não trabalha com ‘segunda chance’! Temos que trabalhar com alta flexibilidade, sendo, ao mesmo tempo, eficientes e eficazes no atendimento dos clientes”, explica **Gustavo Queiroz Pereira**, gerente de Logística Aftermarket – América Latina da Dayco.

Estrutura - Para atender a estas especificações, a operação do Centro de Distribuição da empresa – com 4.700 m², e localizado em uma estrutura de alto padrão em Indaiatuba, SP – é própria. Na mesma cidade, a Dayco tem a fábrica de tensionadores e polias do Aftermarket e do OE, numa área total de 12.000 m². “Temos uma operação enxuta e, ao



mesmo tempo, flexível. A terceirização não se demonstrou viável nos dois últimos estudos que fizemos sobre o assunto.”

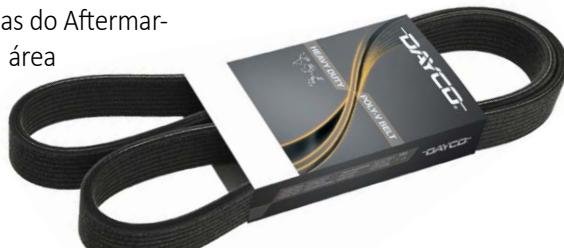
Já o transporte é 100% feito por transportadores com cobertura nacional (FedEx, para a maior parte do país, e Braspress), regionais (STC e Continental para Ceará e Espírito Santo, respectivamente) e um local para distribuição nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas (M.A. Tranquitelli).

“A Dayco expede do CD Indaiatuba para o mercado

do aftermarket nacional de 1 a 2 carretas diariamente, para redespacho nas bases dos transportadores que realizam em média 65 entregas/dia em todos os estados do Brasil”, comenta Pereira.

Ele também detalha que utilizam basicamente o modal rodoviário e, excepcionalmente, o modal aéreo para alguns estados da Região Norte. A estratégia, no caso, é oferecer o melhor serviço aos clientes em suas regiões em termos de prazos (OTD) e manutenção da qualidade da carga (pedidos), a um valor justo para a Dayco e os transportadores, segundo o gerente de Logística.

A propósito da distribuição, Pereira salienta que, num país com dimensões continentais e diferentes estruturas rodoviárias e fiscais, fica difícil atender aos clientes de regiões mais distantes no mesmo nível de excelência dos clientes da região Sudeste, por exemplo. Este problema afeta não só o segmento de Autopeças, mas também os demais. “Acredito que investimentos na infraestrutura rodoviária (e demais modais) bem estudados e planeja-



dos, com implementações fortemente controladas e divulgadas em portais de transparência dos governos responsáveis, além da reforma tributária seriam os grandes alavancadores de benefícios para o país.”

Diferenciais logísticos – Em todo este contexto, o gerente de logística considera que o maior diferencial logístico da sua empresa é a agilidade na cadeia de fornecimento (disponibilidade) e na preparação e entrega de pedidos aos clientes.

“Entre outras ações, destaco o grande projeto que iniciamos em dezembro de 2019 e executamos com sucesso neste ano para viabilizar nossos objetivos de médio e longo prazo e que já gerou resultados no curto prazo, em função da ‘recuperação em V’ do nosso segmento. Este projeto foi o maior da Dayco no Brasil desde que a companhia se instalou no país, há mais de 20 anos.”

Pereira lembra que mudaram, em junho último, o CD para uma estrutura de ponta em Indaiatuba (região de Campinas), próximo às principais rodovias de São Paulo e Rodoanel, aumentando a capacidade de armazenagem – com possibilidade de expansão nos próximos anos – e expedição de peças, eliminando as restrições logísticas que tinham no CD anterior, por estar situado no centro da cidade de São Paulo.

“Este projeto também contemplou a consolidação do CD com as duas fábricas de Powertrain que tínhamos no Brasil (Itapira, SP, para o aftermarket, e Contagem, MG, para o OE), gerando o benefício da entrega destas peças em fluxo contínuo e flexibilidade da produção em função da comunicação em tempo real com a fábrica. Ainda tivemos uma redução de 25% no tempo de trânsito e liberação aduaneira de correias importadas da Argentina.”

Em resumo, a Dayco atendeu nos últimos quatro meses 23% mais peças que a média de 2019, período em que conquistaram três das

quatro maiores marcas de expedição da história do aftermarket da empresa no Brasil.

Pandemia – Como não poderia deixar de ser, Pereira também fala das mudanças trazidas pela pandemia da Covid-19. Em termos de logística, a empresa mudou o modal aéreo, que era padrão para alguns estados do Norte, para o rodoviário, visto que as tarifas aéreas ficaram impraticáveis. “Tivemos muito cuidado para evitar o desabastecimento dos clientes envolvidos e hoje temos uma operação com entrega estabilizada em tais estados.”

O gerente de logística também acredita que este novo cenário trouxe, mais do que antes, a necessidade de as empresas se adaptarem rapidamente às novas demandas dos consumidores, se antecipando às novas necessidades dos clientes. “É difícil, sobretudo neste momento em que a pandemia ainda nos traz algumas incertezas (globalmente), afirmar que qualquer mudança feita é definitiva.”

Hipper Freios: preço do frete ainda é entrave

A Transportes Rezin é quem faz 90% das entregas da H.F. Sistemas de Freios – Hipper Freios, fabricante de discos e tambores de freio, além de cubos de roda. A empresa tem uma pequena fatia de frete fracionado, enviado através de diversas transportadoras, como Transal, Arlete, Atual Cargas e Fluorita, entre outras. E conta, ainda com o frete marítimo, atuando com a Aliança.

A distribuição envolve oito caminhões/carretas

diariamente, enviando cargas para todo o Brasil. “Usamos também o transporte marítimo para as regiões de Manaus e Macapá, já que o frete terrestre é impossibilitado ou muito caro”, diz o supervisor Comercial, **Jeferson de Oliveira**.

É justamente a questão do frete que se torna um dos maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa no segmento de Autopeças e Automotivo — além de baixar o percentual do custo do frete, a empresa busca agilidade na entrega para evitar transtornos ao cliente no desembarque.



Esta questão poderia ser resolvida, segundo Oliveira, se os distribuidores abrissem CD fora dos centros de cidades, facilitando, assim, a locomoção de caminhões. **Logweb**



Participe do **mais importante evento virtual de logística** do Brasil!

Já pensou em reunir em um mesmo espaço os melhores produtos e serviços do mercado logístico, os principais executivos da área e conteúdo atual e relevante?

É isso que propõe a **Expo Logweb W6connect** – Feira e Congresso Virtual de Logística, que acontece de **8 a 10 de junho de 2021**, em uma **plataforma digital completa** que oferece um excelente espaço para negócios e networking.

Não perca essa oportunidade!

Você pode participar como expositor, patrocinador, palestrante, congressista ou visitante.
Os benefícios são inúmeros!

A FEIRA

A feira virtual é o **espaço perfeito para conhecer e avaliar produtos e serviços** das principais empresas do mercado logístico. **Simples de usar**, a plataforma **permite o agendamento de reuniões** com os expositores e favorece

as negociações, sem perda de tempo.

Estarão presentes expositores ligados a transporte, intralogística, armazenagem, equipamentos, tecnologia, condomínios logísticos, entre outros.



Público-alvo

VPs, diretores e gerentes de: Logística, Supply Chain, Transporte, Distribuição, Operações, Planejamento, Suprimentos, Compras, Sourcing, Vendas, Planejamento de Operações, entre outros, dos mais variados setores.

Palestrantes Confirmados

Heads e Diretores de Logística e Supply Chain da: EMS, SKF, Track & Field, Kemira, Pierre Fabre, Bayer, LSG Group, Schindler Group, Grand Cru, Promofarma e MSD Brasil.

Valor

A visitação à Feira é gratuita, mediante registro. Para o Congresso, aproveite o valor promocional, é por tempo limitado!

CONTATO

11 4087.3188
11 94382.7545

www.feiravirtualdelogistica.com.br

REALIZAÇÃO

INSTITUTO
Logweb
de Logística e
Supply Chain

ILOG – INSTITUTO LOGWEB
DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN



W6connect
W6CONNECT
EVENTS

Intralogística apresenta papel de destaque durante a pandemia e também na “volta ao normal”

A verdade é que, com o surgimento da pandemia, a intralogística teve um destaque surpreendente, passando do backstage para o protagonismo da nova realidade que estamos vivendo. Ressaltando ainda mais a sua importância na roda da economia.

Se a logística como um todo está tendo papel fundamental neste momento único que estamos vivenciando, o que dizer da intralogística, já que ela envolve toda a movimentação interna dos produtos e deve ser realizada da maneira correta, sob pena de comprometer as outras operações da empresa.

Para saber, leia a seguir, nesta matéria especial de *Logweb*, o que falam alguns fornecedores de produtos e serviços para este setor.

Na pandemia

Jéssica Forti, diretora de Vendas da Hyster-Yale Brasil, destaca que, especialmente no começo da pandemia, quando apenas os setores considerados essenciais continuaram funcionando normalmente, a intralogística se mostrou fundamental para garantir a entrega de produtos essenciais à população, como alimentos, bebidas, produtos de limpeza, medicamentos e outros.

Mais do que nunca, os equipamentos para movimentação de materiais despontaram neste cenário como importantes aliados para que essas indústrias continuassem se movimentando em um momento tão desafiador, destaca Jéssica. De fato, Eduardo Makimoto, diretor da Aesa Empilhadeiras, lembra que com o surgimento da pandemia, a intralogística teve um destaque surpreendente, pas-



Antunes, da BYD do Brasil:

A intralogística teve papel fundamental para manter as prateleiras abastecidas e entregar tudo o que foi comprado pela internet.

sando do backstage para o protagonismo da nova realidade que estamos vivendo.

“O termo ‘intralogística’, até então desconhecido para quem não participa do mundo logístico, têm surgido com frequência nas notícias de rádio e TV, e não é para menos, dado que a movimentação e a armazenagem precisaram passar por grandes avanços em pequeno espaço de tempo.”

Makimoto destaca que, de um lado, houve expressivo crescimento nas vendas on-line dos grandes varejistas, criando desafios para encurtar o tempo de entrega aos clientes e estocar maior quantidade de itens que estão migrando das lojas físicas para online. De

outro lado, indústrias, como as automobilísticas, estão enfrentando problemas de abastecimento dos estoques de insumos e gerando atrasos na entrega de seus produtos. Com esses novos desafios, a logística interna precisou ser aprimorada para aumentar a velocidade dos processos internos e diminuir o tempo de expedição, assim como abrir novos espaços de armazenagem para o aumento de demanda e estoque de segurança. Outro desafio da intralogística – continua o diretor da Aesa Empilhadeiras – está relacionado ao surgimento das novas vacinas contra a Covid-19, algumas delas dependentes de sistemas de resfriamento, tornando o desafio de imunizar



o país ainda mais complexo. Agora, mais do que nunca, é preciso contar com a tecnologia para estabelecer novos padrões de agilidade e segurança dentro dos armazéns para escoar produtos aos consumidores. “Notamos uma maior procura por empilhadeiras de corredor muito estreito, como as trilaterais e articuladas. Esse movimento se dá pela busca dos armazéns por otimização de espaço e agilidade nas operações. As empilhadeiras mais modernas estão equipadas com sistemas semi-autônomos, que agilizam muito a localização da carga e a realização do picking”, completa Makimoto.

Giuseppe Oliveira Costantino, Head Comercial LATAM da Bertolini Sistemas de Armazenagem, também avalia que, com a reclusão de grande parte da população mundial, a intralogística passou a ser o centro das atenções nas empresas. “Podemos afirmar que a intralogística das empresas, in and out, acelerou o seu desenvolvimento em pelo menos cinco anos. Projetos que estavam iniciando foram acelerados e colocados em prática para atender a grande demanda do consumidor, principalmente o mercado do e-commerce, que teve um crescimento acelerado neste período.”

Além disso – continua Costantino –, grandes Centros Logísticos se reinventaram para poder suprir a grande demanda. A automação foi um destaque importante neste novo cenário, possibilitando que os Centros Logísticos tivessem condições de suprir esta crescente demanda.

Gustavo Avelar, presidente & CEO da Brasif Máquinas, também aponta o e-commerce como um elemento impulsor de novas atitudes dentro da intralogística como um todo.

“A intralogística, ou seja, o processo de otimizar a movimentação e armazenagem dentro do Centro de Distribuição, já era uma tendência mundial com o advento

de modelos de e-commerce, não somente para B2C, mas também para B2C, e, com o agravamento logístico que a pandemia impôs, este processo se tornou ainda mais urgente e essencial para a continuidade das cadeias de suprimentos, tanto para bens de consumo quanto para bens de capital.” Ou seja, como diz Henrique Antunes, diretor de Vendas e Pós Vendas da BYD do Brasil, a intralogística teve papel fundamental para manter as prateleiras abastecidas e entregar tudo o que foi comprado pela internet.

Por seu lado, Mariana Kroker, BU Manager Carregadores de Bateria da Fronius do Brasil, diz que perceberam, durante a pandemia, que as empresas que investiram na Logística 4.0 e em tecnologias disruptivas estavam mais preparadas para essa mudança que houve no mercado. O tempo de reação pode ser mais rápido, pois contou com o apoio da digitalização.

“Vimos que os atacadistas trabalharam incansavelmente durante esse período, e que o e-commerce e as lojas online explodiram. A Abcomm – Associação Brasileira de Comércio Eletrônico mostrou que, entre 23 de março e 31 de maio, 107 mil novas lojas online foram criadas no país. Isso significa que o Brasil teve mais de um e-commerce aberto por minuto, o que nos mostra o tamanho da disruptão desse mercado, já que antes da pandemia, a média de abertura era de 10 mil estabelecimentos mensais. Uma pesquisa realizada em relatório pela Adobe, o Digital Economy Index (DEI), aponta que desde o início da quarentena o e-commerce já faturou US\$ 77 bilhões a mais do que o esperado. Então, vemos uma mudança forte acontecendo.”

Mariana também lembra que as empresas estão mais atentas à sustentabilidade e redução de custos de energia durante a pandemia, visto que redução de custos e in-



Jéssica, da Hyster-Yale Brasil:

“Para 2021, projetamos um crescimento de 15%, além de um crescimento de segmentos que postergaram parte de suas atividades”

vestimento em produtos sustentáveis trazem mais rentabilidade.

Já Danilo Macan, gerente de Desenvolvimento Técnico-Comercial da KM Carregadores de Baterias, avalia que, durante a pandemia houve um grande aprendizado referente ao mercado intralogístico. “Apesar de no início do surto termos o grande receio econômico devido à redução de investimentos e fechamento de comércios como medidas de prevenção e combate à pandemia, veio com ela um grande movimento de adaptação do mercado e a conscientização de valorização das empresas nacionais. Com diversas atividades econômicas de portas fechadas, ocorreu um grande aumento nas vendas via e-commerce. Grandes varejistas, empresas dedicadas a vendas online, aplicativos para compra e entrega de alimentos e o acesso a



novos meios de entrega acabaram por contribuir para um aumento não esperado para esses setores.” Por sua vez – prossegue Macan –, com o aumento do dólar, aumentou a procura por equipamentos nacionais. Diversos fabricantes ligados ao setor de intralogística bateram suas metas do ano antes do esperado, além de terem aberto novas vagas de emprego para suprir a nova demanda do mercado. “A intralogística contribuiu para a manutenção da economia durante essa pandemia, afinal, os processos mecanizados para recebimento e expedição de cargas, com a automatização na movimentação de cargas, reduzindo o operacional e esforço manual, permitiu que as indústrias seguissem trabalhando, principalmente aquelas dos setores essenciais, como o ramo alimentício e farmacêutico”, completa Marcelo Ribeiro Bontempo de Lima, gerente Comercial Sudeste da Saur Equipamentos.

Denis Dutra de Oliveira, CEO da Paletrans, praticamente resume os pensamentos anteriores, dizendo que a logística foi o diferencial que marcou as empresas em plena pandemia, e a intralogística foi um dos pilares que contribuiu para fortalecer a estrutura em seus Centros Logísticos, propiciando a entrega dos produtos aos consumidores que estavam em isolamento nos primeiros meses dessa crise sanitária. “Saíram fortalecidas as empresas que não se intimidaram, reinventaram seus negócios para crescer e investiram em soluções de movimentação de alto desempenho”, enfatiza Oliveira.

E Renato Vaz, diretor da Marbor Frotas Corporativas, completa dizendo que também perceberam uma demanda por mais proximidade e agilidade nas soluções. “Creditamos isso às fortes demandas de atendimento que alguns dos nossos principais clientes enfrentaram nos seus mercados.”

“Novo normal”

E agora, no “novo normal”, qual o papel e a importância da intralogística?

Oliveira, da Paletrans, destaca que a intralogística nunca deixou de ser estratégica para as operações de uma empresa e continuará sendo quando alcançarmos um momento



Makimoto, da Aesa: “O termo ‘intralogística’, até então desconhecido de quem não participa do mundo logístico, têm surgido com frequência nas notícias de rádio e TV”

tenderam que sem um bom sistema logístico não conseguem atender a demanda do mercado com a eficiência esperada pelo consumidor/cliente.

“Não acredito que haverá um recuo ao cenário pré-pandemia. Assim como ocorre após uma guerra mundial, as tecnologias desenvolvidas vêm para ficar. O padrão de



Costantino, da Bertolini: “Podemos afirmar que a intralogística das empresas, in and out, acelerou o seu desenvolvimento em pelo menos cinco anos na pandemia”

pós-pandemia. O CEO observa uma retração e avaliação mais criteriosa de alguns projetos, porém na Paletrans avaliam que os investimentos serão feitos como mola propulsora dos negócios e de inovação.

“Acreditamos que este seja um processo contínuo e irreversível. Mais do que nunca, otimizar cadeias de suprimentos e acelerar a capilaridade de atendimento se tornou um desafio crucial para todas as empresas. Adicionalmente, os fluxos logísticos no Brasil devem continuar crescendo, seja em função das exportações de commodities, seja com o esperado crescimento do PIB nos próximos anos”, explica Avelar, da Brasif Máquinas.

Costantino, da Bertolini, também aponta que a intralogística não será mais a mesma neste “novo normal”. As empresas en-

comportamento do consumidor também mostra uma tendência que se manterá. As compras online serão predominantes, assim como a exigência dos consumidores por prazos cada vez menores de entrega. O consumidor está se acostumando com a facilidade de escolher seus produtos de casa e, em muitos casos, receber no mesmo dia ou no dia seguinte.



Esse hábito continuará desafiadando a intralogística a se aperfeiçoar cada vez mais", aponta Makimoto, da Aesa Empilhadeiras.

Por outro lado, Antunes, da BYD do Brasil, diz que a reorganização de tudo não está sendo fácil, mas segmentos que cresceram na pandemia estão impulsionando o mercado. Ou, como diz João Carlos Waldmann, diretor da JLW Eletromax, dificilmente o mercado voltará 100% ao normal – ainda teremos um período de adaptação.

"A intralogística continua desempenhando um papel extremamente importante, por ser fundamental para qualquer país que deseja crescer. O que muda é que outros segmentos, que ficaram um pouco mais adormecidos durante a pandemia, tendem a voltar a operar em ritmo normal – e todos eles dependerão da intralogística", acrescenta Jéssica, da Hyster-Yale Brasil.

Mariana, da Fronius do Brasil, pelo seu lado, diz que o mercado está diferente, mais retraído, mais exigente, e que aprendeu a analisar mais, fazer mais contas e entender que o "novo normal" está muito mais voltado às tecnologias inovadoras, que coloquem suas empresas mais competitivas, ágeis e digitais. O consumidor final mudou, e com isso novas demandas até nem pensadas ainda serão necessárias.

"Essa crise que estamos passando provocou a aceleração de muitas mudanças e melhorias operacionais na maioria dos nossos clientes. Todas essa inovações já estão implementadas e, portanto, já fazem parte do novo normal", aponta, agora, Vaz, da Marbor.

Já Macan, da KM Carregadores de Baterias, acredita que na "volta ao normal" teremos aprendido que temos que nos adaptar às mudanças do mercado e valorizar nosso trabalho e as pessoas que estão próximas. Com o retorno, o mercado aprendeu que existem outros meios de sobreviver e deveremos nos adap-

tar para continuarmos nele. "As vendas online continuarão a crescer ainda mais e, por consequência, o setor intralogístico deverá ter aumento em sua demanda. Quem não se adaptar, infelizmente estará fora da tendência. Um possível problema que deveremos ter e já estamos vivenciando é o aumento dos custos de matérias primas



Lima, da Saur: Quanto mais mecanizados e automatizados os processos intralogísticos, melhores serão os resultados em produtividade, agilidade, qualidade e segurança

fundamentais para a economia e considerados essenciais. "Acreditamos que esta reação, já percebida no segundo semestre, deve se intensificar durante o próximo ano, pois os segmentos acima possuem cadeias produtivas fortes, consolidadas e bastante consistentes, que tradicionalmente ditam e alavancam o crescimento da econo-



Mariana, da Fronius: O mercado entendeu que o "novo normal" está muito mais voltado às tecnologias inovadoras, que coloquem as empresas mais competitivas, ágeis e digitais

essenciais para indústria, como aço, cobre e alumínio, por exemplo", completa o representante da KM Carregadores de Baterias. E Lima, da Saur Equipamentos, avverte: Quanto mais mecanizados e automatizados os processos intralogísticos, melhores serão os resultados em produtividade, agilidade, qualidade e segurança das operações. A indústria 4.0 tem trazido à tona essa prática e, sem dúvida, a intralogística eficiente só agrupa valor à economia, mantendo-se em voga na "volta ao normal".

Valter Antonio Lima Santos, diretor Comercial do Grupo OVD/Vonder, aponta que, apesar do cenário atual ainda de incertezas, mantém uma postura de otimismo para o mercado de ferramentas e equipamentos, em especial em segmentos como construção civil, indústria metalmecânica e agronegócio,

mia do país como um todo. Mas, é claro, toda projeção econômica passa necessariamente pelo controle do número de casos de Covid no Brasil, fundamental para que nossa economia possa retomar e buscar o crescimento que almejamos", completa.

Previsões

E já que se falou no próximo ano, quais seriam as previsões?

Avelar, da Brasif Máquinas, tem expectativas positivas para 2021. Para o mercado de equipamentos de movimentação de materiais, mais especificamente empilhadeiras, a Brasif Máquinas estima que haverá um crescimento de 20% na demanda, comparado com o ano de 2020. "Identificamos uma queda relevante nos negócios no segundo trimestre de 2020, mas temos experimentado alta no volume de negócios e consultas para 2021."

Também otimista, Antunes, da BYD do Brasil, responde que sua empresa atende diversos segmentos, alguns muito impactados pela pandemia, porém outros, como alimentos, e-commerce e embalagens, estão com suas demandas altíssimas e em pleno crescimento. Com isso, acredita em um 2021 surpreendente.

“As nossas previsões para 2021 são bastante positivas, com base no que já vem sendo observado no último trimestre deste ano. Para o próximo ano, projetamos um crescimento de mercado na casa de 15%, em comparação com 2020, além de um crescimento de segmentos que postergaram parte de suas atividades neste ano em decorrência da pandemia. Fora isso, as indústrias alimentícia, farmacêutica e outras, que não pararam, continuarão operando com força total, o que nos traz boas perspectivas para 2021”, diz outra otimista quanto ao novo ano, Jéssica, da Hyster-Yale Brasil.

Waldmann, da JLW Eletromax, também acredita que as previsões são as melhores possíveis: “com o crescimento do PIB no último quadrimestre, acreditamos num início de ano bem melhor do que esse.” Lima, da Saur Equipamentos, salienta que o agronegócio foi muito bem para a empresa em 2020, e esperam manter os resultados no próximo ano. Quanto à intralogística industrial, a expectativa é aumentar as vendas em relação a 2020, considerando que a atividade industrial



vem se reestabelecendo e tem previsões bem otimistas para 2021.

“Naturalmente esperamos um ano de 2021 de maior fluidez, pois acreditamos já ter vivenciado todos os desafios que uma pandemia pode trazer às empresas, à sociedade e aos governos. Consideramos que estamos hoje mais capacitados a atender as novas demandas dos



Waldmann, da JLW Eletromax, está otimista quanto a 2021: “com o crescimento do PIB no último quadrimestre, acreditamos num início de ano bem melhor do que esse”

entende que 2021 será o ano onde a automação não será mais um sonho para muitas empresas e, sim, a realidade da maioria. “Citamos aqui: armazéns frigoríficos, lojas de departamento, canal farmacêutico, entre outros.”

Mariana, da Fronius Brasil, acredita que no segmento da Intralogística, quando falamos de movimentação



“Esperamos um 2021 de maior fluidez, pois acreditamos já ter vivenciado todos os desafios que uma pandemia pode trazer às empresas, à sociedade e aos governos”, diz **Vaz**, da Marbor

nossos clientes, temos aprendido muito neste período”, completa Vaz, da Marbor.

Oliveira, da Paletrans, lembra que atendem diversos segmentos da economia e têm tido um bom relacionamento com o varejo. “Acreditamos que este segmento já encontrou seu fator de inovação e competitividade na intralogística com os investimentos feitos em 2020 e, para 2021, isso deve se manter.”

Outros setores que se viram afetados – continua o CEO da Paletrans –, principalmente com o impacto do câmbio, novas relações de trabalho e novo comportamento de consumo do brasileiro, devem levar lições importantes para 2021 e investir na renovação de suas operações e soluções de intralogística e tecnologia da informação.

Já falando em termos de tecnologia, Costantino, da Bertolini,

de materiais através de carrinhos elétricos, a inteligência nas soluções apresentadas será o grande foco. Olhar para o segmento Intralogístico das empresas e entender quanto e como as soluções podem atender de forma muito mais ampla, ou seja, entender o que cliente precisa, e não vender apenas um produto.

“Vemos carregamentos mais rápidos de baterias como uma forma de otimizar e trazer economia de tempo e espaço para as operações, visto que com carregadores com inteligência de carga mais rápida e carregadores para lítio, as operações vão requerer menos baterias e espaço logístico de salas de carga, e haverá máquinas elétricas mais disponíveis em um curto espaço de tempo. Isso traz um tsunami de vantagens para as operações, quando investido em tecnologia confiável, baterias de

boa procedência, garantia, pós-venda e sustentabilidade", completa a BU Manager Carregadores de Bateria da Fronius Brasil.

Para o próximo ano, Macan, da KM Carregadores de Baterias, está prevenindo um aumento na demanda de equipamentos para intralogística como empilhadeiras e paleteiras elétricas, incremento no setor



Oliveira, da Paletrans: "Saíram fortalecidas da pandemia as empresas que reinventaram seus negócios e investiram em soluções de movimentação de alto desempenho"

frigorificadas e abrangem sistemas digitais e soluções de cargas mais rápidas e lítio, bem como soluções inteligentes e práticas para deixar a intralogística mais sustentável e trazer ainda mais Saving de Energia. Um dos principais lançamentos da Yale® em 2020 foi a série UX, composta pelas empilhadeiras a combustão GP20UX (2.000 kg), GP25UX



Macan, da KM Carregadores: na "volta ao normal" teremos aprendido que temos que nos adaptar às mudanças do mercado e valorizar nosso trabalho e as pessoas próximas

de higienização, devido ao aumento da conscientização de limpeza imposta pela pandemia, e um aumento no setor de equipamentos autônomos, como os AGV, já presentes em multinacionais e que colaboraram para os não fechamento total de suas operações.

Lançamentos e ações em 2020

Vale lembrar que, em detrimento de um ano bastante difícil, os participantes desta matéria especial de *Logweb* efetuaram lançamentos em 2020. Outomaram ações importantes para incrementar os seus negócios e atender às novas expectativas do mercado.

Por exemplo, a Fronius do Brasil lançou, em 2020, a nova linha de carregadores Selectiva 4.0, que vai ao encontro das necessidades atuais da Logística 4.0 e que, segundo Maria-na, atende, também, as operações

(2.500 kg), GP30UX (3.000 kg) e GP35UX (3.500 kg), além da transpaleteira elétrica MP20UXU (2.000 kg) e da empilhadeira patolada elétrica MS15XUX (1.500 kg).

No caso da Hyster®, a principal novidade em 2020 foi o lançamento da série UT, que inclui quatro modelos de empilhadeiras a combustão – a H2.0UT (2.000 kg), a H2.5UT (2.500 kg), a H3.0UT (3.000 kg), e a H3.5UT (3.500 kg) – e mais dois modelos elétricos, com operador embarcado – a P2.0UTS, transpaleteira elétrica para 2.000 kg, e a empilhadeira patolada elétrica S1.5UTS, com 1.500 kg de capacidade nominal.

"Destaque entre os lançamentos na linha de Movimentação de Cargas, a empilhadeira elétrica EEV 1500 Vonder tem capacidade de carga de até

1,5 tonelada (1,5 tf) e elevação máxima de até 5,6 m", acrescenta o diretor comercial do Grupo OVD/Vonder. Já a Saur Equipamentos aproveitou o ano de 2020 para incrementar melhorias em seus equipamentos: Empurra Puxa Cargas - Push Pull para cimentos, para auxiliar na expedição de sacarias sem o palete; Desenlonador para bitrem, desenvolvido com dimensões maiores para trabalhar com bitrens de até 28 m de comprimento; e Seletor de Camadas – Layer Picker, projetado para selecionar camadas de cargas como mix de produtos na indústria de bebida e, também, para o remonte de carga.

Macan, da KM Carregadores de Baterias, ressalta que uma nova demanda que surgiu na empresa durante esse "novo ano" e que continuará para os próximos é a procura por aparelhos seminovos, devido ao custo menor de aquisição, e locação de equipamentos de recarga. "A locação de equipamentos é um negócio maduro e promissor em nosso país, devido aos benefícios já contabilizados pelas empresas. Assim como as máquinas, os equipamentos de recarga exigem cuidados com a manutenção. Um uso não correto dos equipamentos ou até mesmo seu desgaste podem acarretar na perda de autonomia de uma operação logística."

O gerente da KM Carregadores de Baterias destaca que a locação de equipamentos acaba garantindo ao cliente que a manutenção periódica ocorra de maneira correta por profissionais especializados e que ele consiga manter sempre otimizado seu processo. "Outra demanda nova foi de nosso extrator magnético de baterias, uma vez que com ele um



operador sozinho consegue realizar a troca de baterias de empilhadeiras, prezando sua segurança, ergonomia e o distanciamento.”

No caso da Paletrans, o ano de 2020 foi marcado pelo projeto para prover conectividade de marca com os clientes e distribuidores: o APP de Entrega Técnica Digital. Ele foi estruturado para conectar, através de ferramentas digitais, a equipe da Paletrans, seus técnicos, rede de distribuidores e clientes, otimizando a prestação de serviços como manutenção e assistência técnica, atendimento ao cliente e compra de peças, de forma remota. O canal digital foi reforçado para prover treinamentos, entregas técnicas, gestão da manutenção e operação da frota, entre outros serviços.

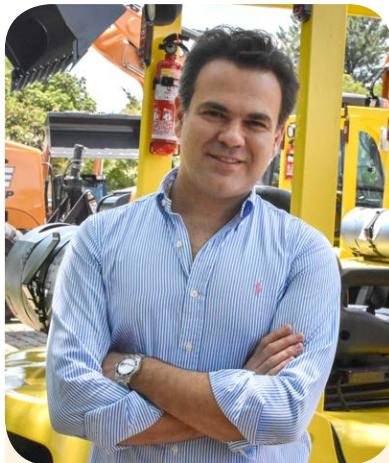
Oliveira conta que ele é parte do projeto Paletrans 4.0, que tem como um de seus pilares prover soluções em tempo real aos clientes, com uso de informações sobre manutenção e serviços através de um algoritmo de Troubleshooting baseado em Inteligência Artificial.

Na JLW Eletromax, em 2020 aconteceu a aprovação técnica dos carregadores de alta frequência nos principais fabricantes de máquinas, e a consolidação das suas baterias de lítio no mercado, conforme revela Waldmann.

“O ano de 2020 não foi de grandes lançamentos, mas, sim, a consolidação de produtos chave, como a ECB25, empilhadeira contrabalançada de 2.5 t com bateria de fosfato de ferro-lítio, hoje presente em larga escala na indústria de alimentos, embalagens, linha branca, bebidas, automobilística, etc.”, comenta Antunes, da BYD Brasil.

Makimoto, da Aesa Empilhadeiras, diz que o destaque da empresa vai para as baterias de lítio que têm ganhado espaço na intralogística, especialmente por conta da eliminação das salas de baterias. Para as empresas que não dispõem de capital para

investir nas baterias de Lítio, a Aesa desenvolveu uma solução baseada na otimização do uso de energia, para reduzir o espaço físico das salas de baterias, aumentar a vida útil das baterias e reduzir drasticamente o consumo de energia. “Nossos clientes têm se mostrado bastante satisfeitos com diversos cases de sucesso na redução de custo com energia.



Para **Avelar**, da Brasif Máquinas, mais do que nunca, otimizar cadeias de suprimentos e acelerar a capilaridade de atendimento se tornou um desafio crucial para as empresas

Vemos que essa será uma tendência para o próximo ano”, diz o diretor. “Neste ano de tantas incertezas que enfrentamos um assunto que ganhou mais evidência e importância nas empresas foi a preservação e a gestão do caixa. E para auxiliar nossos clientes nesse objetivo, criamos o PML (Plano Marbor de Liquidez), onde a Marbor compra a frota da empresa, seja de caminhões ou empilhadeiras, e faz, a partir daí, um contrato de locação de longo prazo. Dessa forma, a empresa reforça seu caixa sem afetar em nada a sua operação”, ressalta o diretor da Marbor. No caso da Brasif Máquinas,

Avelar revela que, a despeito da pandemia da Covid-19, em 2020 a empresa deu um passo importante de crescimento inorgânico no negócio, expandindo consideravelmente sua cobertura geográfica e se consolidando como o maior distribuidor da Hyster-Yale no país. “Com este movimento, a Brasif está presente num território que representa mais de 70% da demanda de empilhadeiras do país. Adicionalmente, nosso parceiro Hyster-Yale manteve seu plano de investimentos em portfolio, lançando novos produtos, a fim de atualizar e ampliar ainda mais nosso portfólio.”

Aqui, o destaque é a H75FT, cujo projeto foi desenvolvido para atender a demanda do mercado em máquinas com capacidade de 3.5ton@600mm, porém sem o alto custo das soluções atuais importadas, como por exemplo as máquinas de 4 ton, diz Avelar. No caso das novas empilhadeiras importadas vendidas no Brasil, o presidente & CEO da Brasif Máquinas relaciona: H2.0-3.5 UT: Empilhadeira a combustão para 2,0-3,5 ton, classe V, voltada para aplicações “low intensity”; P2.0UTS: Transpaleteira elétrica para 2 ton, classe III, voltada para aplicações “low intensity”; S1.5UTS: Empilhadeira elétrica patolada, para 1.5 ton, classe III, voltada a aplicações “low intensity”; e H16XD-6: Equipamento com capacidade de carga de 16 ton.

Finalizando, vale apontar que a Bertolini tem atuação destacada no fornecimento de sistemas de armazenagem: portapaletes, flow rack, cantilever, autoportante, drive in, dinâmico, miniload e sistema deslizante – sistemas de automação: transelevador, picking, esteiras, AGV e LGV. “Hoje temos instalado o segundo maior autopontante da América Latina com 42 metros de altura na cidade de Carlos Barbosa, RS”, completa Constantino. **Logweb**



Estamos tomando todos os cuidados



Wellington de Souza

**Seguimos
trabalhando para
o país continuar a girar**

**Em tempos de incertezas,
cuide para que o foco seja
criar suas próprias certezas**

O que está acontecendo no Transporte Ferroviário de Cargas: investimentos, perspectivas e parcerias

Nesta matéria especial, apresentamos um painel do que está acontecendo neste importante modal. Prova de que a Logweb busca priorizar todos os nossos modais.

Concessionárias de transporte ferroviário de cargas revelam planos de investimentos para os próximos anos

Dentro do NT Expo Xperience, evento 100% digital voltado para o setor ferroviário que aconteceu no período de 24 a 26 de novembro último, organizado e promovido pela Informa Markets, foi realizado o painel “Planos e Projetos das Ferrovias de Carga”, que contou com a presença de representantes das principais concessionárias de transporte ferroviário de cargas do país: MRS Logística, Rumo Logística, Vale e VLI Logística.

Na ocasião, as concessionárias relevaram os seus planos de investimentos para os próximos anos, como a VLI Logística. Em sua participação, a diretora de relações institucionais e assuntos regulatórios, Silvana Alcântara, mencionou a recente inauguração de dois novos terminais da empresa: um em Guará, SP, e outro em Santos, SP. “Para concluir os, realizamos investimentos na ordem de R\$ 207 milhões. Em ambos os casos, assinamos contratos de concessões de 30 anos”, disse.

Para o futuro, a executiva adiantou que a companhia planeja realizar novas inaugurações. “Seguimos realizando aportes em outras unidades da VLI ao redor do Brasil, como em nosso corredor ferroviário localizado em Uberaba, MG, onde estamos investindo na ampliação. As obras, que receberam recursos de R\$ 63 milhões, devem ser concluídas já em

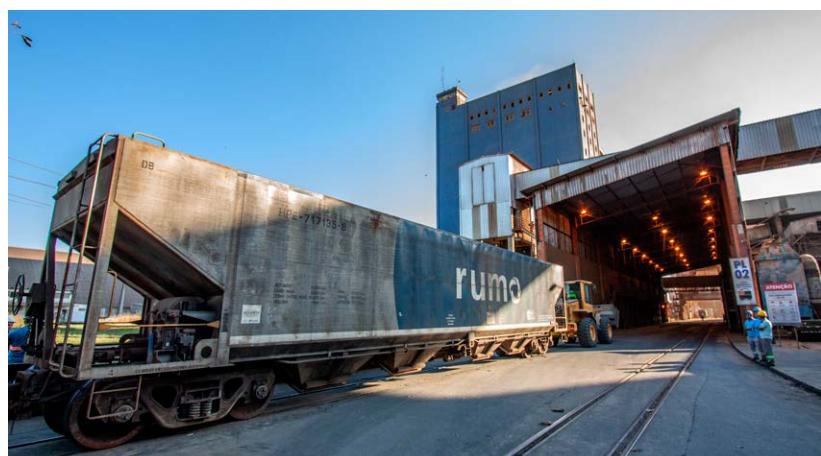
maio de 2021. Outra unidade que também está sendo ampliada é a da cidade de Palmeirante, TO, que recebeu, em média, R\$ 280 milhões em aplicações. A conclusão desta obra está programada para ocorrer em julho de 2021”, destacou.

A gerente executiva de assuntos regulatórios, portos e ferrovias da Vale, Daniella Barros, também expôs as iniciativas da mineradora. “Sempre seguimos em busca de investimentos no setor ferroviário. Nos últimos anos, realizamos cerca de R\$ 23 bilhões de aportes no segmento. E não apenas na área mineral, na qual somos, hoje, a maior exportadora do Brasil, mas também visando outros tipos de cargas, como cargas gerais.”

No que refere ao futuro, Daniella afirmou que os próximos passos da empresa são audaciosos. “Nossa expec-

tativa é realizar mais de 450 obras ao longo das ferrovias que operamos pelos próximos 10 anos. Da mesma maneira, nosso intuito é que até 2050 consigamos mudar toda a matriz energética de nossa malha de transporte, passando a adotar somente trens elétricos em nossas operações, entre outras iniciativas.”

Em sua intervenção, o diretor institucional da Rumo Logística, Guilherme Penin, afirmou estar otimista com o atual estado do setor ferroviário. “Grandes investimentos de modernização das linhas férreas começam a ser feitos agora. Nós, por exemplo, faremos aportes de modernização da Malha Paulista, via operada pela Rumo. Pretendemos promover também uma duplicação de mais de 100 km de trilhos na região de Campinas, SP, além de realizarmos investimentos em no-



vas tecnologias, em infraestrutura urbana nas regiões próximas às nossas ferrovias, etc.", concluiu.

Short Lines – Outro destaque do NT Expo Xperience foi o painel que abordou a crescente tendência das short lines (linhas que oferecem trajetos curtos e de custos mais baixos) no setor ferroviário de cargas brasileiro, que contou com a participação de quatro importantes nomes do cenário nacional. Entre eles, estava o senador Jean Paul Prates (PT/RN), relator do projeto de lei do Senado Federal que trata da exploração do transporte ferroviário em propriedades privadas, o PL 261/2018, que vai ao encontro ao tema.

A proposta, de autoria do senador José Serra (PSDB/SP), prevê a exploração de ferrovias por meio de autorizações, que somente serão concedidas pelo governo após uma chamada pública de interessados. A concorrência entre empresas explorando a mesma região geográfica está prevista como forma de incentivar a competição e a modicidade dos preços. Também está prevista a utilização de um mesmo trecho ferroviário por várias empresas, não ocorrendo a exclusividade, e a criação de uma entidade privada de autorregulamentação ferroviária. O texto já foi aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em dezembro de 2018.

"Outro fator que defendemos nesse projeto é o de maior segurança jurídica aos investidores, trazendo este quesito para o âmbito legal. Criamos também o papel do autorregulador e uma espécie de categorização para diferenciar os tipos de serviços que serão prestados, que consideramos pontos muito importantes neste projeto", disse Prates. Quem também esteve presente foi o coordenador de gestão ferroviária do Ministério da Infraestrutura, Luis Felipe Arrussul de Melo. Para ele, o projeto de lei 261/2018 será uma revolução no setor. "O governo federal apoia esse projeto e está



alinhado com ele. E digo mais, as ferrovias não são um projeto de governo e nem de partido, elas são um patrimônio histórico do país, tanto quando o assunto é o transporte de cargas sobre trilhos quanto o de passageiros. Nós, do Ministério da Infraestrutura, seguiremos em conjunto com as demais entidades do setor para desenvolver ainda mais este mercado no Brasil", afirmou.

O secretário geral da Associação Latino-Americana de Ferrovias (ALAF), Jean Pejo, disse, por outro lado, que o grande desafio agora é convencer o mercado de que o modelo de short lines é viável e competitivo. "Todo o nosso trabalho agora é convencer o mercado de que este é um bom negócio e de que vale a pena investir nele. Mas não tenho dúvidas de que estamos no caminho certo e de que esse programa de short lines será implementado no país, trazendo mais negócios, geração de empregos, inclusão social e muito mais. Eu acredito no Brasil e no futuro desse setor", exaltou.

Já o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alexandre Porto, é mais cauteloso. Para ele, é necessário, realmente, uma sinalização concreta do poder público em prol do desenvolvimento do setor, como o avanço da PL 261/2018, pois somente assim acredita que será possível começar a regular tudo corretamente. "Precisamos modernizar muito o marco regulatório do setor e isso casa bastante com a proposta da PL 261,

que visa simplificar os procedimentos do segmento", completou.

Tecnologia wireless – Ainda na NT Expo Xperience foi destaque o papel da tecnologia wireless na convergência da infraestrutura de comunicações vitais e não vitais no processo de digitalização das ferrovias. Para falar sobre o assunto, o evento recebeu o Head of IoT Sales Latam da Cisco, Rodrigo Linhares.

Segundo ele, digitalização tem a ver com os benefícios da tecnologia em reduzir erros nos processos e na automação como ferramenta para o ganho de eficiência operacional e lucratividade dos negócios. "O que estamos vendo é uma convergência das áreas de TI com as de operações das empresas e diferentes setores econômicos, levando a digitalização e a automação a novos mercados, além das áreas internas e administrativas da companhia", disse.

"É aí que surge a tecnologia wireless, sendo capaz de suplementar o bom funcionamento de diversos dispositivos e equipamentos que precisam estar cada vez mais conectados, permitindo o acesso a dados em tempo real. Existem várias tecnologias neste sentido, mas a que se torna bastante efetiva para o setor ferroviário é a chamada fluidmesh, que traz uma alta capacidade de mobilidade, permitindo que a locomotiva trafegue em alta velocidade, até cerca de 300 km por hora, sem a perda de sinal por nenhum segundo sequer, mantendo a conexão com estabilidade e confiabilidade", finalizou.

MRS aposta num futuro promissor para o modal

Guilherme Alvisi, gerente Geral de Negócios – Carga Geral da MRS diz que o ano de 2020 foi desafiador e exigiu muito esforço das equipes para buscar soluções. “Toda nossa operação foi adaptada para garantir a segurança dos colaboradores de pátios, terminais, oficinas, de maquinistas e manobradores, equipes que precisaram manter suas atividades presenciais. Na área administrativa, cerca de 1,5 mil pessoas foram encaminhadas para o trabalho remoto, que também gera desafios específicos.” Alvisi também destaca que, apesar de tudo, conquistaram marcas importantes em 2020, como elevados volumes de celulose transportada, ou seja, a MRS foi capaz de apoiar a indústria de celulose no escoamento adequado de sua produção recorde. “Também recuperamos para a ferrovia uma carga de café, produto que há muito havia se consolidado no modal rodoviário. Fizemos transportes importantes em rotas Minas Gerais-Minas Gerais, Minas Gerais-São Paulo e Minas Gerais-Rio de Janeiro para produtos siderúrgicos, organizamos uma operação intermodal que levou ferro gusa do Mato Grosso do Sul ao Porto do Rio de Janeiro, movimentação de carvão mineral embarcado em porto no Estado do Rio e com destino ao Centro-Oeste, em mais uma operação multimodal.” Por fim, no transporte de minério de ferro, a companhia também tem apresentado resultados positivos. A demanda internacional por minério está elevada, assim como os preços da commodity. Entre janeiro e setembro de 2020, a MRS transportou um volume 0,8% maior em relação ao mesmo período de 2019. Neste contexto, o gerente Geral de Negócios – Carga Geral da MRS também diz que o setor ferroviário

de cargas tem se mostrado resiliente em 2020. “Os resultados completos do ano ainda não estão fechados. Temos os números de três trimestres, de janeiro a setembro. Esses dados indicam, no caso da MRS, um crescimento de 1,8% no volume transportado na comparação jan-set 2020 ante jan-set 2019.” Ele completa dizendo que a ferrovia de cargas é um serviço essencial e é um modal com grande potencial de crescimento nos próximos anos. No contexto da pandemia, ele foi importante no escoamento de itens da pauta de exportação nacional, como grãos e minério, e manteve sua presença na carga geral, no transporte de bens industrializados, matérias-primas, produtos siderúrgicos, entre outros. “Desde o início das medidas de prevenção e combate ao novo coronavírus, a ferrovia de carga foi classificada como serviço essencial. É a ferrovia de cargas que transporta com mais previsibilidade e segurança itens essenciais para a balança comercial brasileira, como grãos e minérios. Em momentos como os da pandemia, nos quais a concentração de pessoas é um fator a ser evitado, a ferrovia traz ganhos também nesse sentido: ela movimenta grandes volumes numa única composição, que é conduzida dependendo de poucos profissionais no trecho”, explica Alvisi.

O gerente Geral de Negócios – Carga Geral da MRS aproveita para apontar os benefícios mais significativos do transporte ferroviário de cargas: custo inferior, segurança, previsibilidade, capacidade de transportar grandes volumes, baixa emissão de CO₂, um componente importante para muitas companhias comprometidas com a redução do impacto de suas atividades. “Esses são atributos evidentes das ferrovias. Também há o seguro de cargas movimentadas pela ferrovia, que é, em média, menor do que o cobrado em outros modais, o que traz economia aos clientes.” A MRS entende a logística como um processo multimodal. Dessa forma, a ferrovia é um dos modais que, integrado a rodovias, hidrovias ou cabotagem, é capaz de garantir um rápido escoamento da produção de diferentes perfis de clientes. A empresa vem ampliando há anos o share da carga geral transportada. Isso significa que cada vez mais setores da economia têm usado a ferrovia em suas soluções logísticas, reconhecendo os seus pontos positivos. À medida que os investimentos previstos nas renovações forem sendo realizados, esses benefícios ficarão mais evidentes.

2021 – A companhia não divulga guidance ou previsões de resultados futuros. No entanto, existem informações gerais do setor, e que já são públicas, que podem ser destaca-



LafargeHolcim e VLI fecham parceria para transporte de cimento

A LafargeHolcim e a VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, fecharam uma nova parceria para o transporte de cimento a granel da fábrica de Pedro Leopoldo, MG, até o Porto de Aratu, em Candeias, BA. No município baiano, os caminhões da LafargeHolcim são abastecidos e seguem viagem até a região metropolitana de Salvador para serem descarregados diretamente nos clientes da cimenteira. As empresas já possuem parceria no abastecimento de combustíveis sólidos das unidades localizadas em Minas Gerais. O novo contrato representa um incremento de mais de 50% no fluxo ferroviário e uma diversificação na matriz logística da LafargeHolcim. Dessa vez, o produto transportado na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é um cimento, de alta resistência inicial e final utilizado por concreteiras, indústrias, empresas de pré-fabricados e pré-moldados.

“Temos um parque com 137 vagões próprios que estavam parados em Pedro Leopoldo. Com a operação, passamos a utilizar todos eles, que circulam até Aratu, fazendo o ciclo completo da operação. O trajeto por ferrovia é mais competitivo economicamente. Dessa forma, alavancamos nossa presença no mercado técnico da Bahia, onde tínhamos baixa participação”, explica Patrick de Paula Richa, gerente Comercial do Nordeste e Norte de Minas da LafargeHolcim. Pela cimenteira, o projeto ainda inclui obras no terminal, em Aratu, BA. As atividades estão em andamento, com término previsto para o fim de dezembro. A meta é que, em fevereiro de 2021, a unidade esteja operando em plena capacidade.



cadas. Em 2021, há a expectativa de ser confirmada a renovação antecipada do contrato de concessão da MRS, de acordo com informações divulgadas pelo próprio Ministério da Infraestrutura (MInfra). O processo da MRS está na fase das audiências públicas, com todas as considerações e projetos de engenharia sendo analisados pelas equipes técnicas do MInfra e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Após essa análise, o processo é encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU), a quem caberá a análise final. “Espera-se que, com a renovação antecipada da concessão, seja possível realizar investimentos fundamentais no modal para que a ferrovia se consolide, ainda mais, como opção logística para as empresas da região Sudeste”, apostava Alvisi. Sobre as perspectivas para o setor ferroviário de cargas em 2021, o executivo diz que a MRS não faz projeções públicas sobre resultados futuros. “Podemos, no entanto, comentar de forma geral todo o cenário do setor ferroviário nacional. Há alguns anos, os processos de renovação antecipada das concessões ferroviárias de carga estão em andamento. Em 2020, houve três renovações confirmadas e o Ministério da Infraestrutura estima encaminhar o processo de renovação da MRS para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU) no primeiro trimestre de 2021.” O entrevistado com exclusividade pela Logweb faz questão de frisar

que as renovações antecipadas das concessões trarão investimentos nas ferrovias. As concessionárias terão metas ousadas de ampliação dos volumes transportados ao longo dos próximos anos, com o MInfra estimando que o modal ferroviário saia de um share de 15% da logística nacional – dados estimados para 2020 – para mais de 30% em poucos anos. “Dessa forma, a perspectiva é de investimentos variados, incremento do uso de tecnologia no setor e uma ampliação do modal na logística nacional.”

Ainda sobre os processos de renovação das concessões das ferrovias de carga, Alvisi diz que eles estão endereçando soluções para muitas questões do setor ferroviário. Haverá investimentos elevados em modernização de ativos, de via permanente e na solução de conflitos urbanos, isto é, investimentos em obras como viadutos, passarelas e vedação da linha férrea. Muitas ferrovias no Sudeste, por exemplo, foram construídas há mais de 100 anos, algumas ainda no século XIX. As regiões por onde passam os trilhos se tornaram densamente povoadas ao longo do tempo, cresceram no entorno da ferrovia, e os investimentos para dirimir conflitos urbanos são essenciais para aumentar a segurança das populações próximas e da operação ferroviária. Isso permitirá, por exemplo, aumentar a velocidade média das composições em alguns trechos, o que traz ganhos também em eficiência.

Governo põe até R\$ 2,2 bi na Ferrogrão para reduzir risco

Na tentativa de superar a desconfiança do mercado e tirar do papel a Ferrogrão, projeto com 933 quilômetros de extensão entre Sinop (MT) e Mirituba (PA), o governo desenhou um mecanismo inédito nas concessões de ferrovias. A ideia, formulada pelo Ministério da Infraestrutura, é colocar à disposição da futura concessionária até R\$ 2,2 bilhões em recursos da União para bancar os chamados “riscos não gerenciáveis” do empreendimento.

Com isso, a equipe do ministro Tarcísio Freitas espera dar mais segurança a potenciais investidores na Ferrogrão e viabilizar o projeto, que busca impulsionar o Arco Norte como rota de escoamento para a produção agrícola.

Esses recursos devem ficar à margem do Orçamento Geral da União, numa conta vinculada, a partir da outorga que será paga pela mineradora Vale na renovação antecipada de duas concessões ferroviárias: a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Ambas já tiveram suas prorrogações, por 30 anos, autorizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e os novos contratos devem ser firmados nas próximas semanas.

Dentro da sistemática de extensões contratuais antecipadas em troca de contrapartidas, o governo exigiu da Vale um investimento cruzado na expansão da malha ferroviária nacional. Ela terá que construir, por sua conta e risco, um trecho Integração do Centro-Oeste (Fico).

Mesmo com essa obra, segundo a modelagem aprovada, vão sobrar R\$ 2,2 bilhões em outorga livre que deverão ser pagos pela mineradora de forma parcelada ao governo. Em julho, quando o ple-

nário TCU fez a análise das prorrogações de Carajás e da Vitória-Minas, houve uma recomendação inesperada. Os ministros sugeriram ao governo usar o dinheiro na construção de um novo ramal ferroviário da EFC, no Maranhão, entre Balsas e Estreito.

As recomendações do órgão de controle, no entanto, são diferentes das determinações e podem não ser acatadas pelo Poder Executivo. Foi o que ocorreu. Na semana passada, o Ministério da Infraestrutura respondeu ao tribunal que esse novo trecho não faz parte das suas prioridades imediatas e comunicou a intenção de utilizar os R\$ 2,2 bilhões da outorga livre de outra forma.

Esses recursos, conforme a proposta de Tarcísio e sua equipe, vão diretamente para uma conta vinculada ao projeto da Ferrogrão. Sêrão desembolsados pelo governo à concessionária caso ela encontre percalços no meio do caminho. Podem entrar na lista compensações ambientais que extrapolam as estimativas originais, aumento de custo com as desapropriações necessárias, um risco de demanda totalmente fora do padrão. Nesse último exemplo, pensa-se em uma eventual quebra de safra agrícola por razões climáticas, que comprometa decisivamente as receitas projetadas da concessionária.

A secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marquesa, explicou ao Valor que as características da Ferrogrão limitam o escopo de reequilíbrios econômicos-financeiros que estendam a vigência da concessão.

A nova ferrovia requer um investimento inicial estimado em R\$ 8,4 bilhões e o contrato já dura 69 anos. Com esse perfil, se houver alguma necessidade futura de reequilíbrio, não adianta ampliar a concessão. A operadora, segundo Natália, precisaria mesmo de algo

que recomponha seu fluxo de caixa no curto prazo – principalmente nos primeiros anos do contrato. Essas dúvidas, afirmou a secretária, apareceram fortemente no “road show” que o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) fez com potenciais interessados na Ferrogrão. “O novo mecanismo diminui bastante a percepção de risco e nos parece que atende bem tanto investidores quanto financiadores do projeto.”

No início de agosto, o “road show” – organizado em meio virtual por causa da pandemia – teve participação de 11 grupos com perfil de operador, controlador da concessão ou executor das obras. Entre eles, estavam gigantes como a japonesa Sumitomo, as chinesas CCCC e Crec 10, as espanholas Acciona e Sacyr, a italiana Impregilo, as brasileiras CCR e Ecorodovias, o Pátria Investimentos e a Hidrovias do Brasil.

No resumo executivo feito pelo PPI após as conversas, algumas dúvidas apontadas pelas empresas abordam exatamente esses pontos. Houve menção, por exemplo, aos riscos de “custos exorbitantes impostos no processo de licenciamento ambiental, achados espeleológicos [formação de grutas e cavernas], arqueológicos”. Também surgiram questões fundiárias: “Apesar do custo baixo estimado de desapropriação, há riscos causados pela incerteza quanto ao tempo para liberação das áreas, sobreposição de matrículas, proprietários efetivos, limites das propriedades e regularização fundiária”.

Os estudos de viabilidade e a minuta de edital da Ferrogrão, que já foram debatidos em audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), estão agora no TCU. A expectativa do governo é leiloar o projeto e assinar o contrato de concessão ainda em 2021.

Fonte: *Valor Econômico*

Obra da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste começa em abril

Em abril, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) começa a sair do papel e, literalmente, entrará nos trilhos de bitola larga, em Mara Rosa, GO, rumo à cidade mato-grossense de Água Boa, distante 383 quilômetros.

A confirmação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que também acredita no trem no Vale do Araguaia, em Mato Grosso, para escoar a safra 2025/26.

Freitas revelou que a obra começará em Mara Rosa, onde há estrutura de galpões, materiais para a construção e mão de obra qualificada, por se tratar de uma cidade ao lado dos trilhos da Ferrovia Norte-Sul, com a qual a Fico se conectará.

No percurso, serão construídas 18 pontes, sendo duas grandes: sobre o rio Araguaia e o rio das Mortes; três viadutos e recuos – onde uma composição aguarda a passagem de outra, em sentido contrário.

A obra é orçada em R\$ 4 bilhões, e a construção é resultado de uma costura administrativa do Governo com a mineradora Vale.

No acordo, a Vale ganhou a prorrogação, por 30 anos, de duas concessões ferroviárias suas, que terminariam em 2027: da Estrada de Ferro Vitória-Minas (de Itabira, MG, ao porto no Espírito Santo) e da Estrada de Ferro de Carajás, no Pará e Maranhão, por onde se escoa minério de ferro de Carajás para o porto em São Luís, no Maranhão – ambas transportam passageiros.

A dilatação das duas concessões por 30 anos será paga com a obra da Fico entre Mara Rosa e Água Boa. Concluída a construção, o Governo dará o trecho em concessão com outorga ainda a ser definida. Água Boa é importante polo agrí-

MG vai lançar autorização para uso de ferrovias baseado em modelo dos EUA

O governo de Minas Gerais vai lançar um novo projeto para atrair investimentos privados em ferrovias do Estado. O modelo foi baseado no que os Estados Unidos fizeram na década de 1980, e é chamado de short lines (linhas curtas, numa tradução livre).

Como a expressão indica, trata-se de ferrovias que percorrem distâncias mais curtas e conectam cidades menores ou regiões às linhas mais extensas, conhecidas como troncos ferroviários.

Segundo o texto que justifica a adoção do modelo, em 30 anos, as short lines tiveram forte impacto positivo no funcionamento da logística dos EUA. A produtividade do sistema ferroviário americano triplicou, o volume de cargas quase duplicou e as tarifas caíram em cerca de 50%. Atualmente, 1 em cada 5 vagões nos EUA é movido em linhas de curta distância.

“O projeto está sendo desenvolvido há mais de um ano em parceria com a Fundação Dom Cabral e estamos chamando de plano estratégico ferroviário”, diz Fernando Marcato, secretário de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais. A perspectiva do governo mineiro é que o projeto possa

atrair até R\$ 40 bilhões de investimentos privados. Estimativas mais ousadas feitas pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade é que o PIB estadual tenha um acréscimo de R\$ 54 bilhões.

O grupo de short lines escolhidas para compor o projeto inclui não apenas linhas existentes, mas prevê também o desenvolvimento de novos projetos para o transporte regional. Em nenhum dos casos há a necessidade de contrapartida financeira do caixa estadual.

Assim como nos EUA, as short lines no Brasil são concedidas à iniciativa privada via autorização de uso. Trata-se de sistema mais ágil e simples que o exigido para linhas troncos, que demandam liberação para exploração por meio de concessão, grandes investimentos, além de terem altos custos operacionais e amortização apenas no longo prazo.

O projeto do governo estadual, feito em parceria com a Assembleia Legislativa de Minas Gerais, permite que cada autorização de uso seja feita de acordo com a necessidade dos próprios usuários, que garantem a carga e assumem o risco do empreendimento.

Fonte: Folha de SP

cola e sua produção está em expansão.

Além dos grãos e plumas, com a nova ferrovia deverá haver embarques de carnes, aves congeladas, farelo e óleo degomado de soja, que serão produzidos por indústrias interessadas em se instalar em sua cidade e região.

Enquanto espera pelo trem, Água Boa escoa commodities agríco-

las pela rodovia BR-158 até Barra do Garças, e de lá, pela BR-070, MT-130 e BR-163 ao terminal ferroviário da Rumo, distante 650 quilômetros, em Rondonópolis, e também para o porto de Itaqui, no Maranhão, mas com um trecho de 140 quilômetro sem pavimentação na BR-158, na Terra Indígena Marãiwatsédé, dos xavantes.

Fonte: Diário de Cuiabá Logweb

A era dos dashboards

A transformação digital que passamos na última década transformou o setor de transporte de cargas, oferecendo oportunidades inéditas de controlar as operações e aumentar a produtividade através de dados. Nunca foi tão fácil produzir estatísticas dentro das empresas e utilizá-las a favor do crescimento estratégico, tomando decisões pautadas em séries históricas, tendências, padrões e previsões coerentes resultados de modelos matemáticos que se beneficiam da riqueza de detalhes das informações.

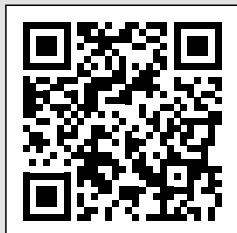
Da mesma forma, o setor como um todo passou a produzir – e a divulgar – estatísticas mais abrangentes, reflexo de uma tendência mundial do setor público de melhor explorar as informações produzidas, e torná-las públicas de modo a outras empresas se beneficiarem e criarem novos serviços e produtos baseados na informação. A era da informação nunca esteve tão viva. Pensando nisso, o IPTC – Instituto Paulista do Transporte de Cargas criou o seu próprio dashboard – painel animado de informações em tempo real – para o setor de transporte rodoviário de cargas, o qual pesquisa e estuda há mais de três anos. A criação do “Painel do TRC” foi motivada pela procura de dados confiáveis por parte dos transportadores, e o fato de que estesjam centralizados em um único local é de extrema importância para o transportador, que precisa estar sempre atualizado com o mercado para ajustar suas operações e refletir o que vem ocorrendo externamente. O empresário que não estiver atualizado com o mercado terá dificuldade em criar novas oportuni-

dades, aumentará o risco de seus investimentos e certamente terá custos extras nos seus processos que poderiam ser evitados pelo simples acompanhamento de índices e indicadores do setor.

No “Painel do TRC” incluímos justamente os principais componentes do frete, como o preço do diesel, que é um dos principais componentes tarifários e de grande impacto nos custos das empresas de transporte e logística. Disponibilizamos, também, os principais índices que movem os contratos dos transportadores – como o IGPM (Índice Geral de Preços Mercado), usado no reajuste de aluguel de galpões, por exemplo, o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) e o INCT (Índice Nacional de Custo do Transporte), usado no reajuste do frete. Além destas informações, mostramos também dados relevantes do setor, como a movimentação de contratações e demissões do setor na região de São Paulo onde o SETCESP atua – um bom termômetro para medir como o mercado está se comportando e os números de roubo de cargas na mesma região.

Outras informações relevantes e pontuais também são apontadas, como novas regulamentações do setor e seu impacto, dados de frota e de motoristas habilitados.

A consulta é gratuita e pode ser acessada em <http://iptcsp.com.br/painel-iptc/>. O uso de um dashboard oferece uma opção de consulta rápida e muito eficiente, ao mesmo tempo em que é interativa e extremamente visual. Não adianta apenas produzir a informação, é necessário transformá-la em algo palpável ao público que vai consumir, de modo que se consiga interpretar o que está ao seu alcance sem muito



Fernando Miguel Zingler – Diretor executivo do IPTC – Instituto Paulista de Transporte de Cargas, órgão ligado ao SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região

esforço, maximizando, assim, seu foco nas operações e estratégicas de negócio.

Por exemplo, uma empresa de transportes pode utilizar um dashboard próprio para avaliar como estão os custos de suas viagens e fretes em tempo real, controlar os insumos, melhorar processos de cross docking ou então descobrir ineficiências que estavam sendo subjugadas por não serem mensuradas até então.

A gestão em tempo real chegou para ficar, e com ela o controle rígido da produtividade e do desempenho da empresa. Aqui no IPTC estamos atualizando nosso painel em tempo real com as informações, pensando no setor como um todo, para que o transportador tenha em suas mãos sempre a informação correta de fácil acesso para quando precisar em uma negociação ou decisão. Caso queira conhecer sobre nossas estatísticas e de nossos estudos, entre em contato através de [contato@iptcsp.com.br](mailto: contato@iptcsp.com.br) ou **(11) 2632-1079**.

BRASPRESS®

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil



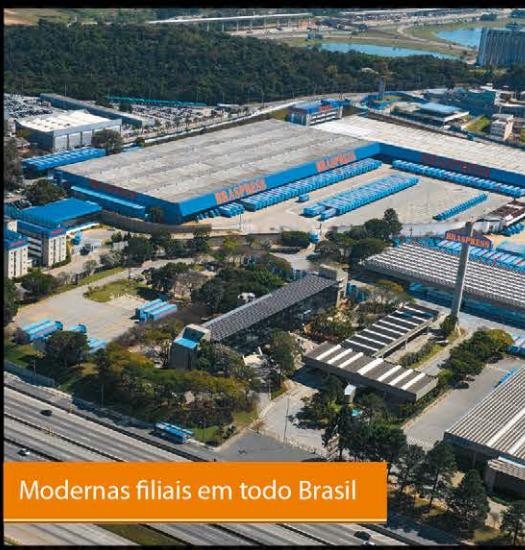
Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo Brasil



*A sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com

Ativa Logística

Considerada um dos maiores integradores logísticos de saúde e beleza no Brasil, a Ativa acaba de contratar Ricardo Navarro para atuar como diretor de logística Brasil. Ele ficará situado no principal Centro Logístico da empresa localizado no Condomínio CBSK, em Itapevi, SP. Com MBA em gestão empresarial pela Fundação Getúlio Vargas, Navarro possui 25 anos de experiência em logística nos segmentos de saúde e beleza. Já foi responsável pela operação de mais de 40 empresas multinacionais e nacionais.

Abras

O empresário João Galassi, da rede de Supermercados Galassi, será o presidente da Associação Brasileira de Supermercados – Abras no biênio 2021-2022. Ele foi eleito por unanimidade durante Assembleia Geral da instituição realizada no dia

30 de novembro último e assume o cargo em janeiro de 2021. Galassi é formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) e possui MBA em Gestão de Pessoas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). O executivo foi ainda presidente da Associação Paulista de Supermercados – Apas de 2010 a 2014.

ABAD

Leonardo Miguel Severini, diretor do Grupo Vila Nova, foi eleito presidente da ABAD – Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores de Produtos Industrializados, assumindo efetivamente a entidade em 1º de janeiro de 2021. Severini é formado em Direito pela FMU (Faculdades Metropolitanas Unidas) e em Administração de Empresas pela Universidade Mackenzie, e já era integrado à diretoria da ABAD há vários anos.

Fetcemg

No final de outubro último, a Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (FETCEMG) realizou eleição para a Diretoria e Conselho Fiscal da entidade. Por aclamação, a chapa liderada pelo empresário Sérgio Luiz Pedrosa foi reeleita para o mandato de 1º de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2024. O presidente do Setcemg, Gladstone Lobato, permanece como vice-presidente da Fetcemg. Veja abaixo a nova diretoria da FETCEMG.

DIRETOR	CARGO	EMPRESA
Sérgio Luiz Pedrosa	Presidente	Transpedrosa S/A
Gladstone Viana Diniz Lobato	Vice-presidente	Transavante Transportadora Avante
Vander Francisco Costa	2º vice-presidente	Vic Logística Ltda
Warlon Nogueira Lima	3º vice-presidente	Expresso Alvorada Ltda
Néliton Antônio Bastos	4º vice-presidente	Transporte Gaspar Eirelli-Me
José Herculano da Cruz Filho	5º vice-presidente	José Herculano da Cruz Filho Ltda
Juliana Vieira Martins	Secretário-diretora	Repel Cargas S/A
Abud Cecílio Domingos	Secretário-adjunto	Global Transportes Comércio e Representação Ltda
Luiz Carlos Rodrigues da Silva	Tesoureiro	TG Transportes Gerais e Distribuição Ltda
Uisses Martins Cruz	Tesoureiro-adjunto	Empresa de Transportes Martins Ltda
Ari de Sousa	Diretor-adjunto	Rodari Transportes
Breno Andrade Patrus	Diretor-adjunto	GPS Transportes e Logística S/A
Adair Ribeiro Lopes	Diretor-adjunto	Transexcedente Ltda
Alexandre Picorelli Assis	Diretor-adjunto	Picorelli Transportes
Antônio Augusto Andrade Lodi	Conselheiro fiscal efetivo	Transportadora Andrade Ltda
Antônio Luís Da Silva Junior	Conselheiro fiscal efetivo	Tora Transportes Ltda
Luiz Gustavo Rodrigues Lopes	Conselheiro fiscal efetivo	Rodoviário Vale do Rio Doce Ltda
Antônio Henrique Saporí	Conselheiro fiscal suplente	Rodonasá Cargas e Encomendas Ltda
Marcelo Martins Patrus	Conselheiro fiscal suplente	Patrus Transportes Urgentes Ltda
Domingos Francisco de Castro	Conselheiro fiscal suplente	TFX Transportes e Logística Ltda

anúncios

Braspress..... 41

Expo Logweb
W6connect 24 e 25

Expresso São Miguel 5

Grupo Troca 2ª Capa

Kothe 17

Modern Logistics 33

Modular 3ª Capa

Retrak 4ª Capa

Runtec 15

Translift 21

Webinar Logweb/
W6connect 10 e 11

Logweb: várias mídias,
para a máxima informação
ao leitor

Além desta **revista**, o Grupo Logweb oferece várias outras opções de mídia aos seus leitores, para que se mantenham constantemente atualizados.

Portal, facebook, linkedin, canal Logweb no Youtube, podcast, newsletter, e-book.

É só acessar. Está tudo facilmente disponível.





Moldando Soluções Sustentáveis

**HÁ 45 ANOS CONSTRUINDO
UMA HISTÓRIA DE SUCESSO
ESPECIALIZADO EM TRANSPORTES
E SERVIÇOS DE ALTA PERFORMANCE!**



A gente sabe o que faz.



PILARES:



**OPERACÕES DIÁRIAS:
SUL, SUDESTE E NORDESTE.**

Segmentos:

- Acabamentos de Construção Civil
- Agronegócio
- Automotivo
- Calçados
- Cosméticos
- Embalagens
- Máquinas e Equipamentos
- Mineradoras (abastecimento)
- Papel e Celulose
- Químico e Petroquímico
- Suprimentos, Compras e MRO
- Têxtil

Serviços:

- Carga fracionada
- Lotação LTL e FTL
- Inbound
- Outbound
- Importação
- Exportação
- DTA
- Operações Just in Time
- Distribuição nas regiões sul, sudeste e nordeste.
- Cargas expressas / Dedicado
- Aéreo / Operação 24 Horas
- Gestão e Monitoramento / 24 Horas
- Followay (Diligenciamento)

**INBOUND
OUTBOUND**
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO (DTA)



f in @
(51) 3462.3500
www.modular.com.br



EMPILHADEIRAS

Por que
COMPRAR
se você pode
ALUGAR?



LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleteira
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica retrátil
2,0t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**

