

REVISTA

Logweb

referência em logística

Nº 219

JULHO 2021



CLASSIFICADOS LOGWEB

LOGÍSTICA & MEIO AMBIENTE



@grupologweb Portal da Revista Logweb @logweb_editora logweb_editora Canal Logweb t.me/logweb

Se a frase:

“seu pedido está a caminho do endereço de entrega” te causa emoções: você está na página certa, na hora e no momento certo. Temos uma entrega especial para você:

Logística **Brasil**

21 a 23 de setembro **2021**

Deixe a inovação te levar
por novos caminhos

Acesse: senior.com.br/logisticabrasil
e descubra todos os detalhes do **Logística Brasil**, um evento de logística que reunirá **grandes nomes do mercado, especialistas do segmento e marcas incríveis** que todo mundo ama receber em casa.

Acesse aqui:



A vez do meio ambiente

Em que pese a estratégia ESG – Environmental, Social and Governance, ou, em português, Ambiental, Social e Governança, e também por sua importância neste contexto, o foco desta edição fica por conta da logística aplicada ao meio ambiente, sem desconsiderar, obviamente, a logística reversa.

Aliás, esta última é focada em dois contextos. O primeiro, no âmbito da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), Lei 12.305/10, através da qual fabricantes, distribuidores, importadores e comerciantes passaram a compartilhar as responsabilidades sobre o ciclo de vida do produto, buscando reduzir os resíduos e seus impactos à saúde. E também no olhar do e-commerce, envolvendo recolher produtos com defeito ou trocados, o que representa um gasto a mais para a empresa e pode causar atritos desnecessários com o consumidor.

Assim, nosso especial começa com uma amostra das diversas ações que estão sendo praticadas pelas empresas no sentido de preservar o meio ambiente, como a adoção de veículos elétricos, bicicletas e até tuk-tuks, além de caminhões a GNV. E também com detalhes sobre o primeiro caminhão 100% elétrico brasileiro, o novo VW e-Delivery, em meio a muito, muito mais informações.

Na sequência, destaque à divisão agrícola da Bayer, que também começa a investir na preservação do meio ambiente, inclusive em caminhões elétricos, em parceria com a Toniato. E finalizando, o papel dos Operadores Logísticos e das transportadoras no segmento de logística reversa.

Ainda apresentamos nesta edição nosso “Clasificados”, relacionando algumas das empresas mais importantes do setor logístico do país.

E, mais ainda: A “logística setorial” da vez joga luz no setor de eletroeletrônicos, com espaço para a narrativa dos Operadores Logísticos e das transportadoras, e também dos embarcadores do segmento. Aqui, a pauta discute as características do setor, os problemas enfrentados, as perspectivas, etc. Tudo muito bem analisado, apontando tendências.

Também como matéria mais abrangente, esta edição aborda o seguro de transportes, onde representantes de seguradoras expõem as suas características e os meandros para a sua adoção. Também matéria de fundamental importância para os que atuam no setor, a exemplo de outras que revelam os lançamentos em vários segmentos.

Aproveite mais esta edição da revista de logística com a maior cobertura jornalística do mercado brasileiro.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 219 | Jul 2021

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 - Jundiá - 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

Jornalista Social Media

Bruno Colla (MTB/SP: 59339)
redacao3@logweb.com.br

Diretora Executiva

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

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

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

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

Diretora Comercial

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

Gerência de Negócios

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

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

Assistente Comercial

Camila Meloni
comercial.2@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes

Logística & Meio Ambiente

- 8 De reversa a meios de transporte não poluentes: com foco em ESG, empresas investem na preservação do meio ambiente
- 22 Divisão agrícola da Bayer começa a usar caminhões sustentáveis. Toniato oferece os elétricos
- 26 Logística Reversa: Atuação de OLs e transportadoras é pautada por regras rígidas, de modo a preservar o meio ambiente

Log. Setorial

- 32 Eletroeletrônicos: OLs e transportadoras se adaptam para atender ao crescimento da demanda, via digital ou loja física
- 36 Embarcadores: Agilidade e características dos produtos eletroeletrônicos impõem uma logística cuidadosa e ágil

Classificados Logweb

6 Classificado Logweb

- 44 **Tecnologia**
Zebra Technologies passa a oferecer soluções de software com opções de SaaS para gestão de trabalho
- 46 **Coluna SETCESP**
Como as empresas estão enxergando a LGPD?
- 48 **Novidade**
Novo pneu Multi Energy Z da Michelin oferece redução de 4,4% no consumo de combustível

Segurança

- 48 Prevenção é sempre a melhor opção, por isso é tão importante a contratação do seguro de transportes
- 51 **Expansão**
Seal Sistemas e LDM se unem para criar unidade de negócios focada em consultoria logística
- 54 **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

DO TAMANHO DO BRASIL!

24 UNIDADES ESTRATEGICAMENTE
LOCALIZADAS PELO PAÍS

Sua empresa
precisa de um
operador logístico
que atenda
sua demanda.



CONHEÇA NOSSOS SERVIÇOS:

Centros de Distribuição • Gestão do Estoque
Transportes • Operações Portuárias • Logística *In House*
Torre de Controle (4PL) • Consultoria Logística

NOVAS UNIDADES EM RIO VERDE/GO E
DOURADOS/MS. + **DE 80 MIL M² DE ÁREA!**

(11) **3478-0809**

    @grupotoniato
www.grupotoniato.com.br

GRUPOTONIATO

ARMAZENAGEM

ARMAZÉNS ESTRUTURAIS, ARMAZÉNS INFLÁVEIS E GALPÕES LONADOS



Central dos Galpões

www.centraldosgalpoes.com.br

Imobiliária especializada em Galpões, prédios, lajes corporativas e áreas. Referência no segmento de Galpões, Atuando em todo Brasil, BA, PE, SE, CE, SP, RJ, PB, GO, SC, PR, MG, RN, ES.

CONDOMÍNIO LOGÍSTICO



Savoy

www.savoy.com.br

Centros Logísticos e Armazéns.

SERVIÇOS DE OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

OPERADOR LOGÍSTICO

GRUPO TONIATO

Grupo Toniato

www.grupotoniato.com.br



Maxton Logística

www.maxtonlogistica.com.br

Armazenagem, logística, distribuição, importação e exportação, transportes nacionais e internacionais.



Mundial Logistics

www.mundiallogisticsgroup.com.br

Armazenagem, transporte, manuseio e serviços para o ponto de venda (PDV).

TRANSPORTADORAS RODOVIÁRIAS DE CARGA

BRASPRESS

Braspres

www.braspress.com

Transporte Rodoviário, Aéreo e Fluvial e E-commerce.



Transportadora Minuano

www.transminuano.com.br

Transporte Rodoviário de Carga.

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E AUTOMAÇÃO

CARTÕES MAGNÉTICOS

veloe

Veloe

www.veloe.com.br

Cartões magnéticos.

SOFTWARES DE GESTÃO



KMM

www.kmm.com.br

Gestão de Frota – Tecnologia para gestão e otimização de cadeia logística



A Logística que Inova.

Runtec

www.runtec.com.br

O HODIE é uma suite modular que controla os processos logísticos, desde a colocação do pedido, até a entrega ou devolução. O HODIE é a mais completa suite de aplicativos para controle e monitoramento de entregas. Embarcadores, operadores logísticos e transportadores acompanham todas as suas entregas em tempo real, através de uma plataforma colaborativa e centralizada. É um sistema que oferece a visibilidade de toda a situação de cargas, ocorrência de entrega e KPI's.



Tecnologia para Gestão

Senior

www.senior.com.br

Com as soluções para logística da Senior, é possível ter muito mais controle sobre cada uma das etapas da operação. Da entrada de matérias-primas até a expedição do produto, é possível acompanhar todo o trajeto da mercadoria via web, a partir de qualquer dispositivo. A solução ainda permite uma maior flexibilidade nas regras de armazenagem e separação além ainda de alcançar resultados surpreendentes na redução dos custos das operações.

VEÍCULOS INDUSTRIAIS



friendly innovation

Kivnon

www.kivnon.com

- Veículos autônomos AGV/AMR, com navegação magnética ou mapping, nas seguintes configurações: mouse ou com pino de arraste, plataforma onidirecional, twister com giro de 360°, rebocador, paleteira e empilhadeira.
- Sistema AGV/AMR shooter.

BATERIAS TRACIONÁRIAS; CARREGADORES DE BATERIAS



Fronius

www.fronius.com.br

Carregadores de Baterias de íons de Lítio para Intralogística.

LOCAÇÃO E PEÇAS PARA EMPILHADEIRAS



TD Advance Empilhadeiras

www.tdaempilhadeiras.com.br

Reforma de paleteiras manuais.



Retrak

www.retrak.com.br

Locação e venda de transpaleteiras; empilhadeiras elétricas e empilhadeiras a combustão.

Soluções logísticas para um mundo cada vez mais dinâmico.



A GLP é uma das líderes globais em gestão de investimentos e desenvolvimento de negócios em logística, real estate, infraestrutura, finanças e tecnologias relacionadas. Com uma longa tradição e histórico comprovado como investidora, operadora e desenvolvedora, se tornou uma das maiores plataformas logísticas do mundo. Estamos comprometidos em oferecer soluções que aumentem a eficiência da cadeia logística, reduzam os custos e elevem o nível de serviço para nossos clientes.

- Investimentos em inovação: GLP Fast Pass, app exclusivo para gestão eficiente de carga e descarga
- Administração condominial certificada pela ISO 9001:2015
- Parceiro logístico de grandes marcas com 68 milhões de m² construídos
- Alta qualidade técnica e sustentabilidade
- Líder em instalações modernas com operação em 17 países, com mais de US\$ 100 bi AUM

Conheça nossas soluções



E. locacao@GLP.com

S. www.GLP.com

T. (11) 3500 3700 - (21) 3570 8180



De reversa a meios de transporte não poluentes: com foco em ESG, empresas investem na preservação do meio ambiente

A estratégia ESG – Environmental, Social and Governance, ou, em português, Ambiental, Social e Governança, tem incentivado várias ações que, além de buscar mitigar os efeitos da mudança global do clima, colocam as empresas em destaque no mercado.

Viveo define novo projeto e avança em iniciativas ESG na área da saúde

Com base no propósito de “Cuidar de Cada Vida”, a Viveo conduziu um profundo estudo para desenvolver o trabalho com foco em ESG e está investindo R\$ 20 milhões em iniciativas com o objetivo de ter uma matriz energética mais limpa e em ações que contribuem com o meio ambiente e com toda a sociedade. A companhia prevê que mais R\$ 15 milhões sejam investidos anualmente nos próximos três anos.

O estudo definiu 12 temas principais e quatro pilares de atuação, que se relacionam com toda a organização e seus stakeholders: Gestão Íntegra, Desenvolvimento Humano, Ecoeficiência e Soluções para Sustentabilidade. A Viveo atua na distribuição, no abastecimento e atendimento dos principais prestadores de serviços de saúde, como hospitais, clínicas, laboratórios, home cares, entre outros. A empresa atende atualmente todos os hospitais particulares do Brasil e consegue chegar a 80% desses leitos em até 24 horas.

Na verdade, a Viveo reúne mais de 11 empresas, que atuam desde a fabricação e distribuição de materiais e medicamentos, até gestão de seus clientes: Mafra Hospitalar, Tecnocold Vacinas, Diagnóstica Cremer, Byogene, Biogenetix, Vitalab, Heath Log, Cremer, Flexicotton, Far.me e Daviso. É dona das marcas Cremer, Topz e Embramed.

Frota Verde – A empresa também



está investindo em uma frota verde, e já adquiriu quatro caminhões 100% elétricos da JAC Motors, que já estão em processo de fabricação e chegarão em breve. Nos próximos três anos, a Viveo irá substituir o last mile de toda frota de veículos que atendem a grande São Paulo por veículos elétricos. Como referência, um veículo diesel equivalente a este emite 600 gramas de CO₂ por km na atmosfera e esta ação tem o objetivo de reduzir em 100% esta emissão.

Pensando em toda a frota da área comercial, que contempla aproximadamente 200 veículos, a Viveo fez uma parceria sustentável com a Movida. Esta é uma iniciativa que consiste em neutralizar as emissões de gases de efeito estufa geradas nos contratos de locação por meio do plantio de árvores nativas no corredor de biodiversidade do Rio Araguaia, um dos maiores cor-

redores de natureza do mundo.

Embalagens – Ainda em termos de logística, outra estratégia já aprovada é a substituição das embalagens EPS (Isopor) e ER (Elemento Refrigerante) no modal rodoviário, que são utilizadas para o transporte de medicamentos e vacinas e distribuídas por meio da Health Log – Operadora Logística da Viveo que mantém mais de 90.000 m² de Centros de Distribuição e frota com mais de 200 veículos com ampla cobertura nacional, além de serviços de armazéns gerais e transportes para toda a cadeia de saúde. Estas embalagens serão substituídas por embalagens retornáveis com tecnologia de PCM (Phase Change Material), contribuindo com a redução de resíduos para o setor da saúde. A empresa estima que a substituição irá reduzir anualmente mais de 10 toneladas de resíduos sólidos.

Americanas amplia frota ecoeficiente com carros elétricos e encerrará 2021 com 500 veículos

A Americanas S.A. iniciou a operação com automóveis elétricos no mês de julho último. Com o novo modal, a companhia prevê encerrar o ano com uma frota ecoeficiente de mais de 500 veículos. Além dos automóveis, a frota também será composta por 150 tuk-tuks e 170 bicicletas comuns e elétricas que atuam no last mile. A iniciativa contribui para as metas da Americanas de ter 10% do total de entregas ecoeficientes em 2021 e de neutralizar as emissões de carbono de toda a companhia até 2025. Os compromissos fazem parte da estratégia ESG da Americanas para mitigar os efeitos da mudança global do clima, tema do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 13 da Agenda 2030 da ONU.

“A Americanas quer ser um player que ajuda a construir a logística do futuro. Os veículos elétricos são mais um importante passo na estratégia de sustentabilidade da companhia e uma alternativa logística para a redução das emissões de carbono, contribuindo para o movimento de transição para uma economia de baixo carbono”, explica Wellington Souza, diretor da LET’S, plataforma de logística e fulfillment da Americanas “Com a nova operação, vamos evitar a emissão de mais de 350 toneladas de CO₂ equivalente no meio ambiente entre junho e dezembro deste ano”, complementa.

Nova frota – A nova frota de carros elétricos para transporte de cargas contará, inicialmente, com 80 utilitários que atuarão nas áreas metropolitanas de São Paulo, em Campinas e Ribeirão Preto, além da cidade do Rio de Janeiro. Até dezembro deste ano, chegarão outros 100 au-



tomóveis, que permitirão expandir a operação da frota elétrica para outras praças, como Belo Horizonte, Curitiba, Recife e Porto Alegre. Testes realizados pela companhia mostram que cada veículo deste tipo possui autonomia de 200 km a 250 km com uma carga completa de bateria, o suficiente para um dia e meio de operação. “Além dos ganhos ao meio ambiente, os veículos elétricos têm um custo menor de operação. Os gastos com ‘combustível’ chegam a uma redução de 90%, dependendo da faixa de horário do carregamento”, comenta Wellington. Outra vantagem apontada é a manutenção do motor que, por ser elétrico, não tem peças mecânicas, óleo, atrito. Os investimentos na iniciativa incluem a compra de veículos, locação de carregadores e carros elétricos, software de gestão, equipes de motoristas e gestão da frota, e adequação da infraestrutura. A companhia está realizando adaptações em 21 hubs “last mile” nas cidades previstas, incluindo cabeamento de média tensão de ener-

gia nos Centros de Distribuição e a implementação da tecnologia para gestão da frota.

A chegada da nova frota de automóveis elétricos irá gerar cerca de 200 oportunidades diretas e indiretas de emprego, incluindo uma equipe dedicada a gerir toda a frota. Os motoristas dos veículos receberão capacitação especial e serão beneficiados por guiar modelos de carros que oferecem maior conforto e ergonomia.

Bicicletas e tuk-tuks elétricos – A Americanas vem cada vez mais investindo em iniciativas ecoeficientes de entrega. Em 2020, a companhia atingiu o marco de 1,8 milhão de entregas com bicicletas e adquiriu uma malha própria de bikes elétricas que operam hoje nas principais capitais do país. Neste ano, a companhia também anunciou o início da operação com 90 tuk-tuks elétricos nas principais capitais das regiões Sul, Sudeste e Nordeste, e com caminhões movidos a biometano e gás natural, com capacidade para transportar até 23 toneladas de carga.

Grupo Moura *integra o e-Delivery*



O Grupo Moura é parte do e-Consórcio, projeto revolucionário liderado pela Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) que impulsionará a produção de caminhões elétricos no Brasil. A empresa é responsável por fornecer os sistemas de baterias de lítio e seus componentes, em parceria com a chinesa Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. (CATL), para os novos veículos. Além de garantir o processo de manutenção e pós-vendas, provendo um atendimento local e de qualidade de assistência técnica. Produzidos em Belo Jardim, PE, com componentes CATL e também com componentes nacionais, os sistemas de baterias atenderão aos modelos e-Delivery de 11 e 14 toneladas. A bateria utiliza a química Lítio, Ferro e Fosfato (LFP), que, segundo a fabricante, se destaca por seu maior tempo de vida útil e maior densidade energética,

além de ampla capacidade para suportar ciclos profundos (recargas totais após descargas completas). Tudo isso sem promover oscilações em seu desempenho.

Após a produção em Pernambuco, os sistemas seguem para a fábrica da VWCO em Resende, RJ, onde a Moura está na linha de produção do caminhão, como parte do Consórcio Modular da empresa. As equipes destinadas para o processo foram treinadas para as demandas específicas da propulsão elétrica, tais como montagem da bateria e comissionamento do veículo de alta voltagem – que é quando o veículo elétrico é energizado pela primeira vez, exigindo procedimentos específicos para lidar com tensões superiores a 600 V.

Além de toda produção dos sistemas, a Moura, junto com a VWCO, também deverá viabilizar a destinação final adequada e/ou reciclagem das baterias ao fim da sua vida útil. “A Moura será a responsável por toda cadeia envolvendo as baterias de lítio: do suporte técnico ao projeto, logística e importação de componentes, montagem dos sistemas de baterias e sua instalação nos veículos na fábrica da VWCO seguida da energização dos caminhões, assistência técnica e destinação final”, destaca Fernando Castelão, diretor da divisão de lítio da Moura.

Frota da RTE Rodonaves agora conta com caminhões 100% elétricos

No final de 2020, a RTE Rodonaves realizou os primeiros testes com caminhões 100% elétricos, na cidade de São Paulo, em parceria com a JAC Motors. Após os resultados iniciais, a empresa adquiriu seis unidades para integrar a sua frota a partir de maio de 2021.

O modelo iEV1200T está equipado com bateria de fosfato de ferro-lítio de 97 kWh e sistema de regeneração de energia das frenagens e desacelerações por meio do i-Pedal, além de contar com propulsor elétrico, que chega à velocidade máxima de 90 km/h e gera 177 cv de potência.

O caminhão possui homologação para uma autonomia de até 250 quilômetros, de acordo com o padrão europeu NEDC, com emissão zero de CO₂. Atrelado a isso, o modelo oferece praticidade, pelas dimensões reduzidas, conforto, baixo custo operacional e de rotação, tendo capacidade para 7,5 toneladas.

“Estamos confiantes de que a aquisição desses seis veículos elétricos seja o primeiro passo para uma modernização de frota mais verde e cada vez mais sustentável. Caminhamos para um futuro mais responsável e sustentável ambientalmente, e isso é cada vez mais necessário”, afirma João Naves, fundador e presidente do Grupo Rodonaves.



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: O DESTAQUE QUE MERECE

NA EDIÇÃO DE **NOVEMBRO**
DA REVISTA LOGWEB

- **ANÁLISE DO MERCADO POR PARTE DAS TRANSPORTADORAS RODOVIÁRIAS E DAS ENTIDADES LIGADAS AO SETOR**
- **TABELAS COM DADOS DAS TRANSPORTADORAS**
- **A VISÃO DOS EMBARCADORES**

**UM RAIOS-X DO SETOR
PARA VALIDAR AS AÇÕES
AGORA E NO PRÓXIMO ANO**



REVISTA
Logweb

11 94382.7545
maria@logweb.com.br

Reiter Log investe em recursos ecologicamente responsáveis



Foto: Diego Larré

Para minimizar os impactos de CO₂ e continuar a busca pela eficiência energética, a gaúcha Reiter Log, que atua com operações logísticas e transporte de cargas, realizou a compra de 120 caminhões Scania movidos a GNV. Isso representou a maior compra da América Latina de veículos com combustível sustentável. Segundo Vanessa Pilz, diretora comercial e de ESG da Reiter Log, mesmo que o custo de investimento de uma frota sustentável ainda seja elevado, a empresa acredita e aposta que esse é o caminho para um mundo melhor que está continuamente sendo construído. “Além disso, a Reiter sempre buscou ser a solução para que os clientes atinjam suas metas e compromissos globais também nessa área. Num mundo que é necessário cocriar, apenas juntos podemos encontrar soluções sociais e ambientais para a construção desse melhor futuro”, avalia. Outro ponto que destaca esse princípio da Reiter Log é a construção da nova matriz e Centro de Distribuição da empresa em Nova Santa Rita, RS. Com investimento de mais de R\$ 140 milhões, a empresa adquiriu uma área de mais de 130 mil metros quadrados junto ao Velopark, às margens da BR-386. A construção da nova sede,

que tem previsão de inauguração em dezembro de 2021, está sendo pensada para atender a todos os princípios de sustentabilidade. “O objetivo é alinhá-la com os preceitos da gestão de ESG da empresa, a otimização de recursos hídricos e energia, assim como dar continuidade à já aplicada política de redução de CO₂”, explica Vanessa, que também lembra que desde a fundação da empresa isso é uma aposta. Tanto é que foi pioneira no investimento em veículos 100% GNV em 2014 e a partir de 2015 iniciou uma operação dedicada para a Unilever na distribuição urbana com veículos a etanol. No mesmo ano, por sinal, a empresa passou a utilizar o Mercado Livre de energia. Neste ano, a aposta está no investimento em veículos híbridos GNV/Diesel, 100% GNV e elétrico em sua frota. Segundo Vinícius Reiter Pilz, CEO da Reiter Log, o investimento vai além do Centro de Distribuição ou da frota. A empresa concretizou uma parceria com a GEO Energética a fim de realizar um mapeamento de biogás. A aposta da Reiter Log é desenvolver projetos customizados que tragam ganhos econômicos, sociais e sustentáveis. “Sustentabilidade se trata de um tripé. Por isso, acreditamos que a economia e o meio ambiente precisam andar juntos”, conclui.

Adelbras, fabricante de fitas adesivas, tem na logística reversa um dos principais valores

Alinhada com a busca permanente por operações mais sustentáveis e de responsabilidade ambiental, a Adelbras, que produz e distribui fitas e produtos adesivos, segue as diretrizes do Plano Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), com uma meta média e mensal de 22% de logística reversa das embalagens geradas. “Entendemos que é importante nosso posicionamento com relação ao assunto e esclarecemos ao mercado que a logística reversa faz parte de nossos grandes temas e valores, como, ainda mais importante, é tomarmos ações concretas neste sentido, como é a parceria com o selo Eureciclo que mantemos desde fevereiro de 2021”, revela Marcos Chohfi, gerente de marketing da Adelbras. É preciso ressaltar que o selo Eureciclo comprova a logística reversa de embalagens pós-consumo através de uma plataforma de rastreamento de notas fiscais emitidas por cooperativas e operadores de reciclagem parceiros.



Furgão da BYD é destaque no emplacamento de veículos elétricos

Os veículos elétricos já são realidade na Europa, EUA e na Ásia, e esta tendência está ganhando espaço no mercado brasileiro. A prova disso é o balanço entregue pela Associação Brasileira de Veículos Elétricos – ABVE, que mostrou que no primeiro semestre de 2021 o crescimento das vendas foi de 84% em relação ao ano anterior, levando ao emplacamento de 13.899 novos veículos. No mês de junho, o crescimento foi de 13% em relação a maio, com 3.507 novos emplacamentos.

Pela primeira, o veículo elétrico mais emplacado no Brasil foi um comercial leve, o Furgão BYD eT3. Em junho, a BYD emplacou no país 82 furgões BYD eT3. Estes veículos foram destinados à TB Green, empresa de soluções integradas de locação de frotas verdes, fornecimento de mão de obra e gestão de resíduos e limpeza urbana.

Os veículos serão operados por empresas de e-commerce focadas na logística verde em São Paulo e no



Rio de Janeiro. Carlos Roma, diretor Geral da TB Green, acredita que “a adoção dos 100% elétricos será inicialmente puxada por corporações que busquem de fato cumprir com o ESG, que tenham aplicações de serviço 24/7, que estejam abertas para abastecê-los com energias limpas como a fotovoltaica, e que aqui na TB Green chamamos de projeto ‘Sun to Wheel’. Não é apenas o veículo elétrico, formamos internamente os Green Pilots que pertencem às minorias

sociais, dirigem de forma eficiente e dão exemplo de cidadania e comportamento correto no trânsito”.

Já de acordo com Adalberto Maluf, diretor de Marketing e de Sustentabilidade da BYD, “de um lado, governos locais criam incentivos para a logística verde e, de outro, as empresas vêm fortalecendo sua agenda ESG, com a mobilidade elétrica sendo uma das melhores formas de reduzir emissões e construir um ambiente urbano mais limpo e saudável a todos”.

VW Caminhões e Ônibus já iniciou as vendas do e-Delivery. Com destaque para a Coca-Cola FEMSA Brasil

A Volkswagen Caminhões e Ônibus iniciou oficialmente, no dia 13 de julho último, as vendas em concessionários autorizados do primeiro caminhão 100% elétrico, o novo VW e-Delivery, nos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. Inicialmente oferecido nas versões de 11 e 14 toneladas de peso bruto total, o e-Delivery já chega às lojas com uma encomenda de peso: a Coca-Cola FEMSA Brasil adquiriu um lote de 20 unidades do modelo de 14 toneladas.

“Saudamos a Coca-Cola FEMSA Brasil, que atua em 48% do território brasileiro, pela iniciativa da primeira compra neste lançamento, que vai revolucionar o transporte urbano de cargas”, comemora Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Com a aquisição, a Coca-Cola FEMSA Brasil reforça seu pilar de sus-



tentabilidade e a estratégia de mobilidade sustentável, que tem por objetivo reduzir o impacto da distribuição de bebidas. “Nosso objetivo é sermos líderes em mobilidade sustentável, gerando uma redução significativa na emissão de poluentes. Essa iniciativa se soma a outras ações de eficiência e tecnologia já adotadas ao longo dos últimos anos

em nossas operações”, ratifica Ian Craig, CEO da companhia, acrescentando que as 20 unidades do e-Delivery vão entrar em operação até o fim deste ano.

Os novos modelos farão com que a Coca-Cola FEMSA Brasil deixe de emitir 12,6 toneladas de dióxido de carbono ao ano, impacto equivalente ao plantio de 2.232 árvores.

Porto Seguro adota guinchos elétricos

Em 2020, a Porto Seguro colocou em funcionamento, em São Paulo, SP, o primeiro guincho elétrico do Brasil – que, em 2021, já teve a frota expandida para cinco veículos –, fabricados pela JAC Motors. “Essa ação reforça o compromisso da empresa em aprofundar seu comprometimento com a gestão ambiental, controlando suas emissões de CO₂”, salienta o presidente da empresa, Roberto Santos. Ele também aponta que um dos benefícios do automóvel totalmente movido a energia elétrica é a redução das emissões de CO₂, que são 96% menores, quando comparado ao guincho movido a óleo diesel. “São 1,8 toneladas de CO₂ contra 41,9, registrados nos guinchos convencionais. São necessárias 12 árvores para neutralizar as emissões do novo veículo, enquanto o guincho tradicional necessita de 245.” Outra iniciativa da empresa foi a instalação de 30 pontos de recarga para veículos elétricos em lojas pelo



Estado de São Paulo. O serviço é gratuito para clientes e não-clientes da Porto Seguro, compatíveis com tomada tipo T2, presente em 90% da frota nacional de veículos elétricos. Porém, muito mais foi feito pela Porto Seguro para reduzir ainda mais o impacto ambiental da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) associadas aos veículos que prestam atendimento aos segurados. A empresa possui iniciativas como o Programa Hora da Terra e a utilização de placas solares, responsáveis pela redução de 101 t CO₂ e (toneladas de gás carbônico equivalente) de emissões nos escopos 1 e 2 (que tratam de emissões diretas de geradores, veículos e ar con-

dicionado; e indiretas, causadas pelo consumo de energia elétrica) e outras 18.041 t CO₂ no escopo 3 (emissões decorrentes das atividades da empresa, mas de fontes que não são controladas ou não pertencem a ela). O projeto de Logística Reversa destinou 10.279 itens à venda através do Porto Arremate e 2.086 itens em bom estado foram doados para as instituições cadastradas. Foi registrada, ainda, uma adesão de 98% dos Centros Automotivos Porto Seguro (CAPS) em um projeto de diagnóstico ambiental, como destinação dos resíduos de suas operações, dos quais 75% das unidades avaliadas apresentaram melhoria.

VLI recicla 50 mil toneladas de sucata metálica entre 2020 e 2021

Para reutilizar matérias primas e evitar o uso de novos recursos naturais em etapas de fabricação, além de contribuir com a geração de economia circular, a VLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – recicla periodicamente sucata metálica. Do ano passado até maio de 2021 destinou 50 mil toneladas do produto à reciclagem. O especialista em Educação Ambiental da VLI, Itamar Lucas Magalhães, ressalta que a empresa segue a Política Nacional de Resíduos Sólidos, que preconiza a reciclagem. E faz isso em toda a sua operação. “A empresa tem o compromisso de seguir as premissas da Política Nacional de Resíduos Sólidos e os materiais reciclados não se restringem à sucata metá-

lica, que é inerente à operação da companhia. Essa sucata é vendida e, a grande importância, é fomentar a economia circular, dando novos usos a esse material”, explica. A empresa também recicla papel, plástico e papelão, dentre outros.

Conforme o analista administrativo da VLI, Lucas Domeniquine Dorazio, a reciclagem de sucata metálica ocorre na companhia desde que ela surgiu. “Com essa ação, conseguimos captar receita e ajudar no resultado da empresa por meio de materiais metálicos. Temos contribuído muito com o mercado, pois oferecemos metais



que, por sua vez, se transformam em ferro para construção civil.” O próprio vagão do trem, quando é disponibilizado para venda, tem o mesmo destino da sucata. “Cortamos o vagão e o vendemos para o ciclo de ferros. Chapas são produzidas e farão parte do vagão novamente. Ele volta renovado”, explica.



A melhor gestão para sua frota? **Tá na mão.**

Alelo Frota coloca na sua mão a gestão inteligente de abastecimento, manutenção e documentos da sua frota. E ainda é aceito em mais de 21 mil estabelecimentos em todo o país e com atendimento 24h para sua empresa.

Saiba mais:



Veloe é uma marca Alelo.



Empresa de logística reversa cresce seis vezes ao trabalhar práticas de ESG em grandes empresas

A Trashin, empresa de logística reversa que realiza gestão de resíduos 360º, cresceu cerca de seis vezes em menos de dois anos. O trabalho já vinha em uma curva ascendente, mas a aceleração veio quando as métricas ESG começaram a ganhar cada vez mais relevância no mercado, tornando as principais atividades da startup necessárias dentro das organizações. Nascida em Porto Alegre, RS, a Trashin atua em sete estados brasileiros, prestando serviços de sustentabilidade para organizações que querem potencializar suas ações e medir os impactos ambientais, sociais e de governança – métricas ligadas às exigências da ESG.

Além da logística reversa, a startup também opera com a gestão de resíduos, promovendo a economia circular. “Nessas linhas de atuação, temos grandes clientes, como SAP, Unimed, Unilever, P&G, Alparagatas, Sicredi, Shopping D e ESPM”, conta Sérgio Finger, fundador e CEO da empresa. Com uso da tecnologia, a Trashin torna o processo de gestão de resíduos e de logística reversa das empresas mais fácil e intuitivo. Por meio de um sistema online, disponibiliza ao cliente o total controle sobre as ações de sustentabilidade que ajudam a melhorar os índices exigidos pelas métricas ESG.

“É importante para as empresas ter

acesso a todos esses dados, como extrato de coletas, triagens e aproveitamento para a emissão de relatórios e indicadores de sustentabilidade. Por isso, nós disponibilizamos essas informações online para que o cliente possa acessá-las a qualquer momento”, enfatiza Finger.

Estes indicadores, que estão disponíveis no Sistema Online Trashin, podem não só serem formatados para uso em materiais de ESG, como também para GRI - (Global Reporting Initiative).

“A produção do relatório ESG e todas as circunstâncias que o cercam podem representar uma grande vantagem competitiva e um modo inteligente de aprimorar processos e práticas dentro de qualquer empresa, em qualquer setor”, enfatiza Renan Vargas, sócio-fundador da Trashin.

O ‘boom’ que o ESG teve no mercado não foi surpresa para os fundadores da Trashin. Desde o começo da trajetória no sul do Brasil até a chegada em importantes empresas nacionais, eles já percebiam que o tema não era uma moda passageira. “As empresas já estão mais conscientes de sua importância e estão buscando, cada vez mais, ações de sustentabilidade em longo prazo”, aponta Renan, que está liderando pesquisas e estudos sobre ESG na empresa.

De acordo com um relatório da Itaú Asset, as empresas que adotam o

ESG conseguem aumentar seu lucro, diminuir custos, reduzir problemas legais, ampliar a produtividade e, ainda, potencializar seus investimentos. O diretor de marketing da Trashin, Gustavo Finger, afirma que é possível trabalhar com logística reversa de forma escalável sem deixar de prestar um serviço customizado para cada organização. “Neste cenário é preciso atuar de maneira integrada e de acordo com a cultura de cada empresa”.

Gestão de resíduos – Segundo o CEO da Trashin, a gestão de resíduos pode ser a porta de entrada para as empresas que querem implementar o ESG. Dessa forma, consegue integrar os três principais pilares do conceito: o impacto ambiental positivo por meio da destinação correta de resíduos; a geração de valor e renda para os cooperados, sendo este o aspecto social relacionado ao processo; e as métricas, KPI’s, metas e a mitigação de riscos obtidos a partir da gestão de resíduos adotada pelas empresas. Ou seja, características diretamente relacionadas ao pilar de governança.

“A gestão de resíduos pode ser uma iniciativa central nas empresas por ser absolutamente tangível e mensurável. Todas as organizações geram resíduos, então iniciar a adesão e a regularização que o ESG propõe com essa ação, pode ser o primeiro passo a ser dado”, ressalta Sérgio.

Outra prática – A logística reversa pode ser mais uma prática a ser adotada nas empresas. A Trashin desenvolve coletores personalizados e promove coletas de resíduos específicos para organizações que possuem algum material de difícil solução. Esse tipo de ação possibilita transformar esses resíduos em um novo produto ou em matéria prima reciclada, colocando-os novamente na cadeia produtiva.

Entre as iniciativas de sucesso de



logística reversa realizadas pela Trashin, a startup criou uma estratégia piloto com a Alpargatas Brasil para dar um novo destino às sandálias Havaianas.

Neste projeto foram instalados coletores em lojas da Havaianas e condomínios de São Paulo, Rio de Janeiro e Recife. Nestes locais os consumidores podem descartar seus chinelos velhos ou sem condições para uso. Todo material coletado é transformado em tatames e tapetes ecológicos para projetos sociais e esportivos.

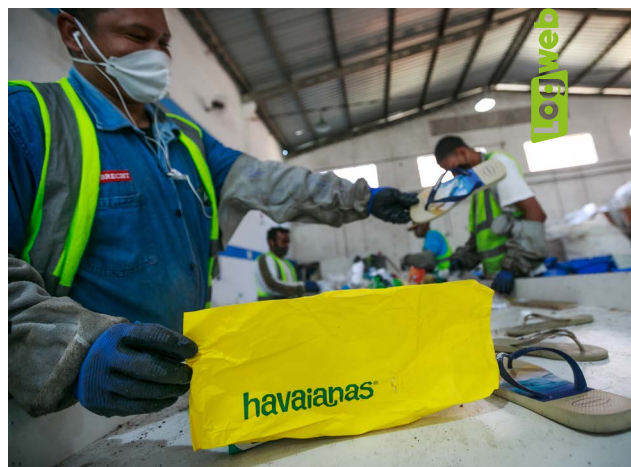
“Essa iniciativa prova que cada empresa pode escolher uma determinada métrica para acompanhar dentro do ESG. Portanto, na hora de defini-las, cabe a elas escolher as áreas e índices que melhor representam a sua cultura organizacional e que possuem um maior impacto junto aos clientes, fornecedores e colaboradores”, pontua Sérgio.

ESG nos investimentos – Segundo a

publicação da XP Investimentos que cita a última Pesquisa de Sustentabilidade da ANBIMA – Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais, mais de 80% dos agentes de investimentos no Brasil já conhecem as métricas ESG, e a grande maioria prioriza o impacto das ações na hora de escolher seus investimentos.

De acordo com outra pesquisa da ANBIMA, apenas uma pequena parcela tem uma área específica (11%), ou com colaboradores diretamente ativos (18%), enquanto o outro grupo (5%) possui um conselho próprio para analisar investimentos ESG. O panorama atual conta com um número cada vez maior de empresas que compartilham dados relacionados ao ESG.

A B3 – bolsa de valores oficial do Brasil – possuía 30% das 426 companhias listadas compartilhando dados ESG em 2019. Destas, a maioria (24%) mostravam os relatórios



considerando os ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU), enquanto a minoria (6%) pretendia, estudava ou elaborava relatórios sobre o tema.

“Para as empresas que têm o objetivo de inserir práticas de ESG, que estão cada vez mais valorizadas hoje em dia, investir em logística reversa pode ser vantajoso, já que ela também permite ter uma redução de custos nos processos produtivos”, finaliza Renan.

GESTÃO DE FROTA DE CAMINHÕES PESADOS

Produtividade



Otimização



GEOTAB



Grupo HEINEKEN inicia projeto piloto com caminhões elétricos para sua rede de distribuição

O Grupo HEINEKEN, segunda maior cervejaria do País, começou o projeto piloto com caminhões elétricos para sua rede de distribuição. Inicialmente, são cinco veículos, sendo três em São Paulo e dois em Salvador.

A presença de caminhões elétricos na frota de distribuição é parte do compromisso do Grupo HEINEKEN de alcançar a neutralidade de carbono até 2040 e reduzir o impacto ambiental da empresa.

“Nós, do Grupo HEINEKEN, já estamos investindo em soluções sustentáveis em nossa produção por meio do uso de energias renováveis e eficiência energética, e agora estamos ampliando o impacto positivo para todo o ciclo do negócio, chegando até a operação logística. Entendemos que para que possamos promover o desenvolvimento sustentável do nosso negócio, é fundamental que estejamos trabalhando ativamente para preservar os recursos naturais e reduzir ao máximo nossos impactos ambientais”, comenta Daniel Lopes, diretor de Logística do Grupo HEINEKEN Brasil. Ele lembra que, atualmente, a frota de caminhões de distribuição é própria, compreendendo aproximadamente 800 veículos no total e cobrindo dois terços do território nacional, em especial as capitais. Em alguns territórios, contam com o

apoio de parceiros.

Já os novos caminhões são da marca JAC e possuem produtividade equivalente à de um caminhão a combustão, que utiliza a queima de combustíveis, e realizarão a mesma atividade de distribuição urbana de bebidas nas regiões centrais, atendendo aos clientes do Grupo HEINEKEN.

Com zero emissão de CO₂ e particulados, a nova frota proporcionará mais conforto e segurança aos colaboradores, pois os veículos possuem menor ruído sonoro, ar-condicionado, câmbio automático, tecnologia de câmera de ré e display touch-screen para conectividade das ferramentas logísticas.

Além disso, os caminhões elétricos contam com autonomia de até 150 km e são equipados com regeneração de energia pelas frenagens (KERS), aumentando a produtividade do sistema logístico da empresa. “Inicialmente, estamos rodando o projeto piloto que teve início durante o mês de julho. Estamos estudando como faremos a expansão do projeto, mas isso será realizado no médio-longo prazo, com a retirada de carros e caminhões de acordo com sua vida útil e investimentos disponíveis.”

Ainda segundo Lopes, um dos maiores desafios ainda é a disponibilidade de postos de abastecimentos/



recargas nas rodovias e cidades e o preço dos veículos, que são entre três e cinco mais caros que os convencionais.

“Como os veículos elétricos fazem parte de uma solução que contribui com benefícios ambientais para o país e a sociedade, seria interessante o incentivo à utilização desses veículos, tais como redução de impostos de importação ou fomento à fabricação nacional”, argumenta o diretor de Logística do Grupo HEINEKEN Brasil.

Ele destaca, também, que, como ainda não é comum encontrar pontos de recarga nas rodovias do Brasil, ou mesmo dentro das cidades, o Grupo instalou carregadores em seus Centros de Distribuição que estão recebendo os caminhões elétricos – eles levam em torno de 6 a 12 horas para carregar completamente. “Assim, no início ou fim das rotas eles conseguem fazer a recarga. De toda forma, a autonomia dos veículos elétricos é satisfatória para os trajetos que percorrem atualmente.”

Lopes completa apontando que, na Europa, o Grupo HEINEKEN também tem implementado caminhões elétricos com projetos pilotos, estudando meios de utilização em larga escala. Porém, o projeto com metas mais audaciosas, até o momento, é o do Brasil.



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

Braspress *adquire veículos 100% elétricos*

A Braspress recebeu veículos 100% elétricos que circularão nas operações urbanas na cidade de São Paulo. A entrega aconteceu em 26 de julho passado, no megacomplexo Planeta Azul.

Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress, falou das motivações da empresa em possuir veículos elétricos, entre elas, o compromisso com o meio ambiente e os constantes investimentos em tecnologia de ponta. “São veículos absolutamente diferentes do restante da nossa frota de quase 3 mil caminhões porque eles são 100% elétricos. Vamos começar com estes veículos sendo conduzidos exclusivamente por mulheres, que farão parte do programa ‘Rainhas do Volante’”, declarou Helou na ocasião da entrega.

O programa “Rainhas do Volante” é uma ação pioneira de contratação de motoristas mulheres existente na Braspress desde 1998. “A nossa Companhia foi a primeira do País a dar oportunidade para que as mulheres pudessem exercer uma função antes ocupada exclusivamente por homens, ainda na década de



1990. A máxima na Braspress hoje é a de que competência não tem sexo”, explicou Helou.

Os veículos 100% elétricos da JAC Motors têm emissão zero de poluentes, possuem autonomia de 200 quilômetros, transportam até 4 toneladas e serão destinados às operações do Centro de Apoio Operacional Braspress (CAOB) Cantarei-

ra, responsável pelo abastecimento da região central da capital paulista. “Além de serem isentos do rodízio municipal, a utilização destes veículos é também a contribuição da Braspress para a melhoria do meio ambiente, pois não existe nada mais necessário e democrático do que o ar que respiramos”, finalizou o diretor-presidente da transportadora.

Programa de logística reversa da ABIHPEC soma 655 mil toneladas de materiais recicláveis recuperados

O “Dê a mão para o futuro – reciclagem, trabalho e renda (DAMF)”, programa de logística reversa coordenado pela ABIHPEC – Associação Brasileira da Indústria de Higiene Pessoal, Perfumaria e Cosméticos, conseguiu recuperar, em 2020, 121 mil toneladas de materiais recicláveis. O projeto envolveu 147 cooperativas, distribuídas em 104 municípios de 20 estados brasileiros e do Distrito Federal, e beneficiou cerca de 5 mil catadores.

Idealizado e coordenado há 15 anos pela ABIHPEC, o DAMF é realizado em parceria com a ABIMAPI – Associação Brasileira de Biscoitos, Massas Alimentícias e Bolos Indus-

trializados e ABIPLA – Associação Brasileira das Indústrias de Produtos de Higiene, Limpeza e Saneantes de Uso Doméstico e de Uso Profissional.

De acordo com Rose Hernandez, coordenadora do Programa e Diretora de Meio Ambiente da ABIHPEC, o “Dê a Mão para o Futuro” contou de 2013 a 2020 com investimentos de mais de R\$ 81 milhões e ultrapassou a marca de 655 mil toneladas de materiais recicláveis recuperados por intermédio de seu sistema de logística reversa, além de atender a sete objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

O programa proporciona estruturação, com fornecimento de equipamentos, incluindo caminhões e melhoria de infraestrutura às cooperativas, além de suporte técnico, administrativo e assessoria. Em 2020, em função das restrições impostas pela Covid-19, os cerca de 5 mil catadores ainda puderam contar com um auxílio emergencial de R\$ 600, totalizando um aporte de R\$ 3 milhões. “As cooperativas de catadores (as) de materiais recicláveis foram o elo da cadeia produtiva dentro do contexto da gestão de resíduos sólidos e do Sistema de Logística Reversa que mais rapidamente sofreu os efeitos econômi-

cos da pandemia”, salienta Rose.

Metodologia – Desde 2019, as empresas aderentes ao Programa alimentam, obrigatoriamente em uma plataforma online (SINDADOS), as quantidades de embalagens colocadas no mercado no ano base anterior. As informações estão sujeitas a auditoria independente, o que garante alinhamento com as práticas de governança exigidas pelo mercado.

O programa registra, ainda, a eficiência do trabalho das cooperativas que fornecem os dados referentes à comercialização dos materiais recicláveis e realizam o upload das notas fiscais via um sistema desenvolvido para essa finalidade, os quais passam por um processo de validação, tanto de conteúdo (material, unidades), quanto de exclusividade para evitar colidências (duplicidade de contagem dos resultados de recuperação de materiais).

VEJA MAIS:

- **JAC IEV750V, van de grande porte 100% elétrica, chega ao mercado**
www.logweb.com.br/jac-iev750v-van-de-grande-porte-100-eletrica-chega-ao-mercado/
- **Scania vende para a TransMaroni a maior frota de caminhões a gás da história do Brasil**
www.logweb.com.br/scania-vende-para-transmaroni-maior-frota-de-caminhoes-gas-da-historia-do-brasil/
- **Luft Healthcare lança solução integrada de destinação ambiental para a indústria farmacêutica**
www.logweb.com.br/luft-healthcare-lanca-solucao-integrada-de-destinacao-ambiental-para-industria-farmacautica/
- **Grupo Protege lança carro-forte 100% elétrico**
www.logweb.com.br/grupo-protege-lanca-carro-forte-100-eletrico/
- **M. Dias Branco moderniza operação logística de forma sustentável em parceria com a Jungheinrich**
www.logweb.com.br/m-dias-branco-moderniza-operacao-logistica-de-forma-sustentavel-em-parceria-com-jungheinrich/
- **Grupo Fleury utiliza veículo elétrico para reduzir emissão de carbono**
www.logweb.com.br/grupo-fleury-utiliza-veiculo-eletrico-para-reduzir-emissao-de-carbono/
- **Grupo ID Logistics avança rápido rumo à energia sustentável**
www.logweb.com.br/grupo-id-logistics-avanca-rapido-rumo-energiasustentavel/
- **Grupo BIG terá frota de caminhões movida a gás natural**
www.logweb.com.br/grupo-big-tera-frota-de-caminhoes-movida-gas-natural/ 

CONTE COM A ALPER PARA PROTEGER SUA CARGA



Relacionamento com o mercado



Soluções customizadas independente da carga



Gestão de sinistro por central nacional exclusiva para acompanhamento de todo o processo



Foco nas necessidades dos clientes



Gestão de Risco

- + 500 clientes em seguro de transportes
- + de 1 milhão de embarques segurados/ano
- + de 120 bi em cargas seguradas/ano
- + de 3.000 sinistros regulados e indenizados/ano

+55 11 3175-2900

contato@alperseguros.com.br

www.alperseguros.com.br

alper  **cargo**
alta performance em seguros de carga

Divisão agrícola da Bayer começa a usar caminhões sustentáveis. Toniato oferece os elétricos

A Bayer, multinacional alemã que atua nas áreas de saúde e nutrição, anuncia no Brasil um projeto de substituição gradativa de suas opções tradicionais de transporte – veículos movidos a diesel – por modais mais limpos e modernos – veículos elétricos, movidos a gás natural veicular (GNV) e/ou biometano e transporte ferroviário.

Schirley Wirtti, diretora de Supply Chain da Bayer Brasil, explique que a empresa está na vanguarda do desenvolvimento do agronegócio no Brasil e no mundo e tem a sustentabilidade como um de seus três pilares de negócios. “Somos parte da projeção econômica nacional, sendo também uma multinacional engajada em metas globais de bem-estar e sustentabilidade. Por isso, temos uma responsabilidade de nos manter atualizados em relação às necessidades humanas e às últimas tendências tecnológicas que contribuem para atendê-las, procurando inovação e melhoramento contínuo das nossas operações. Além disso, a Bayer é signatária do Pacto Global e orienta suas operações a partir dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e tem metas ambiciosas de sustentabilidade, que incluem tornar-se uma empresa carbono neutro até 2030, tornar seus locais de produção neutros para o clima e reduzir as emissões de poluentes em toda a sua cadeia de valor, o que inclui a escolha de parceiros e fornecedores mais sustentáveis.”

Schirley enfatiza que a adoção pioneira de modais de transporte mais



Schirley: “Procuramos ter uma operação onde há simbioses entre as modalidades de transporte. A beleza está na administração e programação dos recursos”

limpos no agronegócio está alinhada a estes objetivos e visa tornar, a custo zero, as operações da Bayer cada vez mais sustentáveis, reduzindo a emissão de poluentes nocivos ao meio ambiente. “Estamos buscando soluções que sejam adequadas à infraestrutura do país e às diferentes rotas que operamos e que tragam um balanço de custos sem abrir mão da eficiência, o que desafia o conceito de que soluções sustentáveis são mais caras. Trata-se de uma tendência relevante no mundo e com a força da nossa marca estamos influenciando o mercado a viabilizar e multiplicar essa cultura de uso de modais mais limpos de transporte e substituição gradativa de tecnologias abastecidas por combustíveis fósseis.”

Ecorota

A diretora de Supply Chain da Bayer Brasil informa que, considerando o escopo da Fase 1 do projeto “Ecoro-

ta de ponta a ponta”, e que envolve Rio Grande do Sul, São Paulo e Mato Grosso, foram mapeadas várias opções de modais, cada uma com as suas características, desde opções mais enraizadas, como o modal ferroviário que atende em distâncias continentais, até opções muito novas no mercado, como o rodoviário elétrico, que atende em entregas e rotas específicas e rápidas em regiões de maior infraestrutura.

A criatividade do projeto está em usar os modais certos nas operações certas, planejando o fluxo de mercadorias para que isto seja viável, e estabelecer uma base cultural para aos poucos multiplicar essas opções.

“Entre as opções mapeadas, nas mais maduras e já usadas no mercado, procuramos maximizar o uso em volume e benefício (por exemplo, reduzindo mais de 50 tons/mês de GHG via ferroviário), enquanto, nas tecnologias mais novas e que estão em desenvolvimento mundial, procuramos viabilizar a experimentação e solidificar as primeiras operações de base – iniciando entregas com veículos GNV/biometano e projetando acrescentar pelo menos quatro veículos deste tipo até o final do ano.”

Nas tecnologias mais inovadoras, a Bayer tentou desenvolver e influenciar o ritmo do mercado, investindo nas opções que estão sendo desenvolvidas e disponibilizadas no mercado, em termos de tecnologia, veículos e postos.

“Quando se fala de opções mais inovadoras estamos criando uma

MARQUE NA AGENDA



TEMAS EM DEBATE:

- Tecnologia e Transformação Digital
- Inovações no E-commerce e Varejo
- Riscos e Sustentabilidade no Supply Chain
- Planejamento Integrado e S&OP
- Futuro do Trabalho: Talento, Liderança e Cultura
- Excelência Operacional em Transporte e Armazenagem
- Gestão Estratégica de Fornecedores e Suprimentos

4 - 6
OUTUBRO

www.forumilos.com

Apoio

GRUPO
Logweb

27º Fórum
Internacional
Supply Chain

Expo. Logística **2021**



base cultural, um início de menor escala, dando os primeiros passos de um caminho que vai ser de médio/longo prazo.”

Por ser um tema muito novo e inovador, com novidades mês a mês, não há ainda uma meta nem uma projeção para substituir 100% da frota movida a Diesel.

“Estamos acompanhando e influenciando as tendências do mercado, materializando os primeiros casos de uso destas tecnologias no agronegócio brasileiro, porém a evolução e a multiplicação vão acompanhar também o ritmo do próprio país e mercado, em termos de opções disponíveis e infraestrutura nas rodovias.”

Iniciativas

A iniciativa começou em abril de 2021, com a adoção de transporte ferroviário entre Sumaré, em São Paulo, e Rondonópolis, no Mato Grosso.

Essa operação começou transportando uma média de 589 tons por mês, e já evitou a emissão de cerca de 110 toneladas de CO₂. “O uso deste modal pela Bayer também deve se multiplicar no futuro, conforme trabalhamos nos limitantes da infraestrutura ferroviária no Brasil”, explica Schirley.

Já no dia 22 de junho, a Bayer fez, na região de Piracicaba, a primeira entrega de um produto por meio de um caminhão elétrico 100% limpo, sem qualquer emissão de CO₂, em parceria com o Grupo Toniato, empresa de transporte, logística e engenharia.

“Para viabilizar este tipo de projetos precisa-se de alinhamento cultural não só na empresa líder, mas também nos parceiros logísticos e clientes. A Toniato é um parceiro nosso de longa data, empresa que procura o melhoramento contínuo e que compartilha os nossos interesses de modernização e cuidados com o meio ambiente. A inclusão deles foi quase natural, como parte da nossa governança rotineira de desenvolvimento operacional, em

que investigamos o mercado e as opções apresentadas na nossa conjuntura e simulamos opções operacionais para iniciar este caminho”, explica Schirley.

Mas, como lembra, os veículos elétricos hoje oferecidos pelo mercado têm, por enquanto, uma autonomia muito baixa, o que não permite (ainda) usá-los para rotas compridas. No entanto, soluções a este problema fazem parte do desenvolvimento do mercado, que está evoluindo e superando estes limites. “Rapidamente estamos enxergando e impulsionando, por meio da força da nossa marca, um desenvolvimento que vai permitir a multiplicação do uso destas tecnologias limpas.”

Schirley faz questão de destacar que o correto uso de cada modal e a recarga/abastecimento dos mesmos depende da programação inteligente da própria Bayer e seus parceiros operacionais.

Cada modal tem as suas características e nenhuma opção é ainda viável para 100% das operações. “Como exemplo, programamos opções de alta autonomia/distância como o modal ferroviário para transporte entre estados, e opções de baixa autonomia/distância como o modal rodoviário elétrico/GNV para atendimento rápido, emergências e de trechos curtos (por exemplo, dentro do Estado de SP).”

Nos próximos quatro meses, a empresa espera receber pelo menos outros quatro veículos sustentáveis, movidos a biometano e energia elétrica. Ou seja, neste momento, a previsão confirmada pelos fornecedores é atuar com quatro destes veículos simultaneamente até o final do ano, que seriam – a priori, deve aumentar nos próximos meses –: dois Scania R410, um Scania G410 e um elétrico que está sendo analisado se será o JAC iEV1200T ou um veículo retrofit (com um motor a Diesel transformado em um elétrico) feito com a empresa Eletra. Quanto aos fornecedores, ainda es-

tão sendo estudadas opções, com a própria Toniato entre as que estão sendo consideradas.

“Procuramos ter uma operação onde há simbioses entre as modalidades de transporte. A beleza está na administração e programação dos recursos, usando a característica dos mesmos para os movimentos apropriados.”

Fornecedores

Por fim, no mês de julho, a Bayer realizou, junto a fornecedores que compartilham esta cultura de modernização, diversos outros pilotos com modais sustentáveis em outras rotas.

No mais, a Bayer incorporará a adoção de modais de transporte sustentáveis como um diferencial para a escolha de fornecedores para as suas fábricas. Com estes passos a empresa estima evitar, até o fim do ano, a emissão de quantidades significativas de gases de efeito estufa, visto que os modais sustentáveis trazem benefícios de 20% a 100% de redução de emissão de CO₂, dependendo da opção adotada.

“Iniciativas e compromissos relacionados ao meio ambiente e à sustentabilidade já são há algum tempo critérios de escolha de fornecedores na Bayer. A partir de agora, em que passamos a adotar modais sustentáveis, este também será um fator diferencial para a escolha de fornecedores para as nossas fábricas – ou seja, se os nossos fornecedores oferecem soluções modais limpas, se têm planos neste sentido e se contribuem para o desenvolvimento do mercado logístico brasileiro rumo a soluções mais sustentáveis.”

A empresa percebeu, ainda, que a sua demanda, enquanto uma empresa do porte da Bayer, por modais mais sustentáveis influencia os seus fornecedores a investirem neste sentido, pois eles consideram que desenvolver essas soluções junto à Bayer agrega valor aos seus negócios.

TONIATO: JORNADA PELA SUSTENTABILIDADE

Falando sobre esta parceria com a Bayer, Daniel Bastos Carreira, diretor da Divisão de Negócios Agro da Toniato, diz que essa iniciativa foi um primeiro exercício dentro de uma jornada maior. “Essa operação aconteceu em regime de avaliação do modelo e formato de veículo fornecido pela montadora, onde tivemos vários benefícios e alguns desafios.” Daniel também enfatiza que estão buscando outros fornecedores (montadoras) para avaliarem maior aderência as suas operações, cujo veículos tenham maior capacidade operacional de carga e maior autonomia de rodagem sem necessidade de reabastecimento.

“Também fizemos a aquisição de uma carreta movida a gás natural e biometano que ficará dedicada às operações de transferências e cargas lotações da Bayer, operando no eixo Rio de Janeiro x São Paulo e interior de São Paulo.”

O diretor da Divisão de Negócios Agro da Toniato também diz que a parceria aconteceu porque, devido aos mais de 20 anos de relacionamento entre as empresas, foram desafiados pela Bayer a buscar novas formas de operar a sua logística com um viés ainda mais sustentável, “o que convergiu com a visão da empresa e o que buscamos para o futuro, e assim fizemos”.

Tanto esta ação foi proveitosa que a Toniato tem como objetivo atualizar a sua frota operacional com soluções que tragam menor impacto ambiental em suas atividades, “pois há anos somos signatários de vários programas com viés sustentável, dentre eles o ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU), que também abrange esta perspectiva em alguns dos 17 objetivos que compõem o plano. Desta forma, não só ratificamos nosso compromisso, como também permitimos que nossos clientes, que optam pela contratação dos nossos serviços, possam capturar esse valor dentro das suas



Daniel: Nos eixos das principais capitais e em rotas de circuito fechado, a empresa está implantando os primeiros modelos de veículos movidos a gás natural e biometano

estratégias de sustentabilidade.”

A Toniato ainda está avaliando a disponibilidade de tecnologia de seus fornecedores, que estão em etapa inicial no Brasil, e também as questões de infraestrutura nacional que, no primeiro momento, não potencializa uma ação mais rápida nessa migração de modelo e formato. Mas, nos eixos das principais capitais e em rotas de circuito fechado, a empresa está implantando os primeiros modelos de veículos movidos a gás natural e biometano de forma a avaliar, na prática, os benefícios dessas novas tecnologias.

Caminhões elétricos

A Toniato também tem certeza de que o uso de caminhões elétricos é uma tendência e será uma realidade em breve, porém para que isso se torne viável em âmbito nacional, será necessário que este processo esteja vivo não só nas áreas de pesquisa e desenvolvimento das montadoras, mas, sobretudo, nas pautas dos governos, indústrias e grandes Operadores Logísticos.

“Atualmente, as grandes preocupações para uma atividade com veículos elétricos em grande escala são a capacidade de bateria para grandes autonomias de rodagem sem neces-

sidade de reabastecimento/recarga, infraestrutura nacional para que essas recargas aconteçam em qualquer localidade, como temos hoje postos de combustíveis, veículos de médio e grande porte para operações de transporte acima de 10 toneladas em rotas médias e longas, e não podemos deixar de considerar o elevado investimento inicial que tende a ser reduzido à medida que seja ampliada a disponibilidade desses veículos no mercado.”

O diretor da Divisão de Negócios Agro da Toniato completa afirmando que têm investido em tecnologia a gás natural e biometano, que atualmente dispõe, um pouco mais, de infraestrutura nacional do que as condições de veículos elétricos.

“Para avançarmos com as tecnologias de veículos elétricos em grande escala, será necessário que o país se desenvolva nessa direção.”

Três negócios

O Grupo Toniato é composto por três negócios que se interagem estrategicamente: o Transporte, a Logística e a Engenharia. “O nosso foco são os segmentos químico, agroquímico e todo mercado que exija especialização. Trabalhamos para oferecer soluções logísticas diferenciadas, serviços avançados e customizados à necessidade do mercado”, afirma Daniel.

Ele também lembra que todos os armazéns são equipados e monitorados com a mais alta tecnologia de movimentação de cargas e automação, para atender os grandes volumes de produtos, o que permite a concretização do projeto logístico junto às empresas.

“Com uma estrutura operacional dinâmica, possuímos uma frota com mais de 700 veículos próprios e 300 agregados, com idade média de cinco anos e especificados conforme as necessidades dos clientes. Toda a frota possui um rígido programa na manutenção preventiva e gerenciamento centralizado.” Logweb

Logística Reversa: Atuação de OLs e transportadoras é pautada por regras rígidas, de modo a preservar o meio ambiente

Além do mais, um assunto tão delicado quanto a logística reversa, em termos não apenas de questões ambientais, mas também políticas, sociais e de saúde pública, exige uma relação muito próxima entre a empresa contratante e os OLs e as transportadoras.

Com a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), Lei 12.305/10, criada em 2010, fabricantes, distribuidores, importadores e comerciantes passaram a compartilhar as responsabilidades sobre o ciclo de vida do produto, buscando uma redução dos resíduos e de seus impactos à saúde. E, como um dos instrumentos da PNRS, a logística reversa tem, nos Operadores Logísticos e nas transportadoras, um dos elos mais fundamentais.

“Por atuarmos com produtos químicos, atendemos mais de 400 leis, regulamentos, portarias e decretos. No caso dos resíduos sólidos, existe uma documentação própria que precisa ser enviada. Além disso, nós precisamos estar adequados no SIGOR (Sistema Estadual de Gerenciamento Online de Resíduos Sólidos). Criado pela CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, essa é uma maneira digital de fiscalizar o transporte dos resíduos desde a empresa até o local de distribuição”, explica Gislaïne Zorzín Gerin, diretora Administrativa da Zorzín Logística.

Já Maurício Fernandes Cortizo, gerente de Operações e Projetos da Mosca Logística, destaca que possuem manual de boas práticas (POP) supervisionado pela sua farmacêutica, onde é explicado como deve ser toda a segregação, recondição e carregamento de-



Gislaïne, da Zorzín, diz que a relação entre o cliente e a transportadora precisa ser minuciosa, pois em cada etapa do deslocamento podem acontecer pendências

dicado para atender a legislação, evitando a contaminação cruzada com demais produtos.

Características do setor

Como se trata de um processo extremamente complexo, com a logística reversa, empresas de variados setores podem cumprir uma importante função social e ambiental.

Antonio Augusto Vieira, gerente de Segmento da TPC Logística Inteligente, lembra que há algumas características importantes do desenvolvimento dessa atividade que alavancam inúmeros benefícios para a empresa de todos os segmentos. Entre eles: potencial de redução de custos com reaproveitamento da matéria prima; melhoria do proces-

so produtivo, recolhendo produtos com defeitos ou fruto da insatisfação de cliente; imagem corporativa e relacionamento através da flexibilidade em entender e se adaptar, o que está sendo cada vez mais cobrado pelos clientes; e ampliação das vantagens competitivas, pois com um mercado competitivo, a logística reversa pode ser um diferencial e uma vantagem para as empresas saírem na frente da concorrência, aumentando, ainda, o valor da sua marca. Por sua vez, Gislaïne, da Zorzín Logística, descreve que o segmento de logística reversa proporciona um trabalho geral a respeito do tratamento de resíduos que não são descartados de maneira incorreta. “No nosso caso, pelo fato de nos especializarmos em logística de produtos químicos, trabalhamos com resíduos que necessitam de um cuidado ainda maior, pois são produtos que podem trazer riscos irreversíveis ao meio ambiente e, por consequência, danificar a imagem do cliente para sempre.” Por outro lado – continua a diretora Administrativa –, devido ao rigor das regras jurídicas, que a cada ano ficam mais complexas, é preciso de outro cuidado específico com profissionais da área do Direito para garantir que está sendo seguido o que é solicitado pela legislação. “Ainda temos um longo caminho a percorrer, contudo, as empresas estão atuando com responsabilidade

na questão do controle e administração dos resíduos gerados para que eles não tragam danos ao meio ambiente e à sociedade.”

Cortizo, da Mosca Logística, também pondera que o setor conta com empresas especializadas com alto índice de treinamento dos colaboradores e conhecedoras da legislação, possuindo maquinário e EPI's próprios para atividade.

Marcelo Azevedo, diretor nacional de Operações da Ativa Logística, aponta, por outro lado, que este é um segmento em crescimento, principalmente no tocante ao e-commerce, porém, há situações no B2B em que se aplica muitas vezes a logística reversa, e o OL/transportador devem estar preparados para atender.

Relação entre empresas

Um assunto tão delicado quanto a logística reversa, em termos não apenas de questões ambientais,



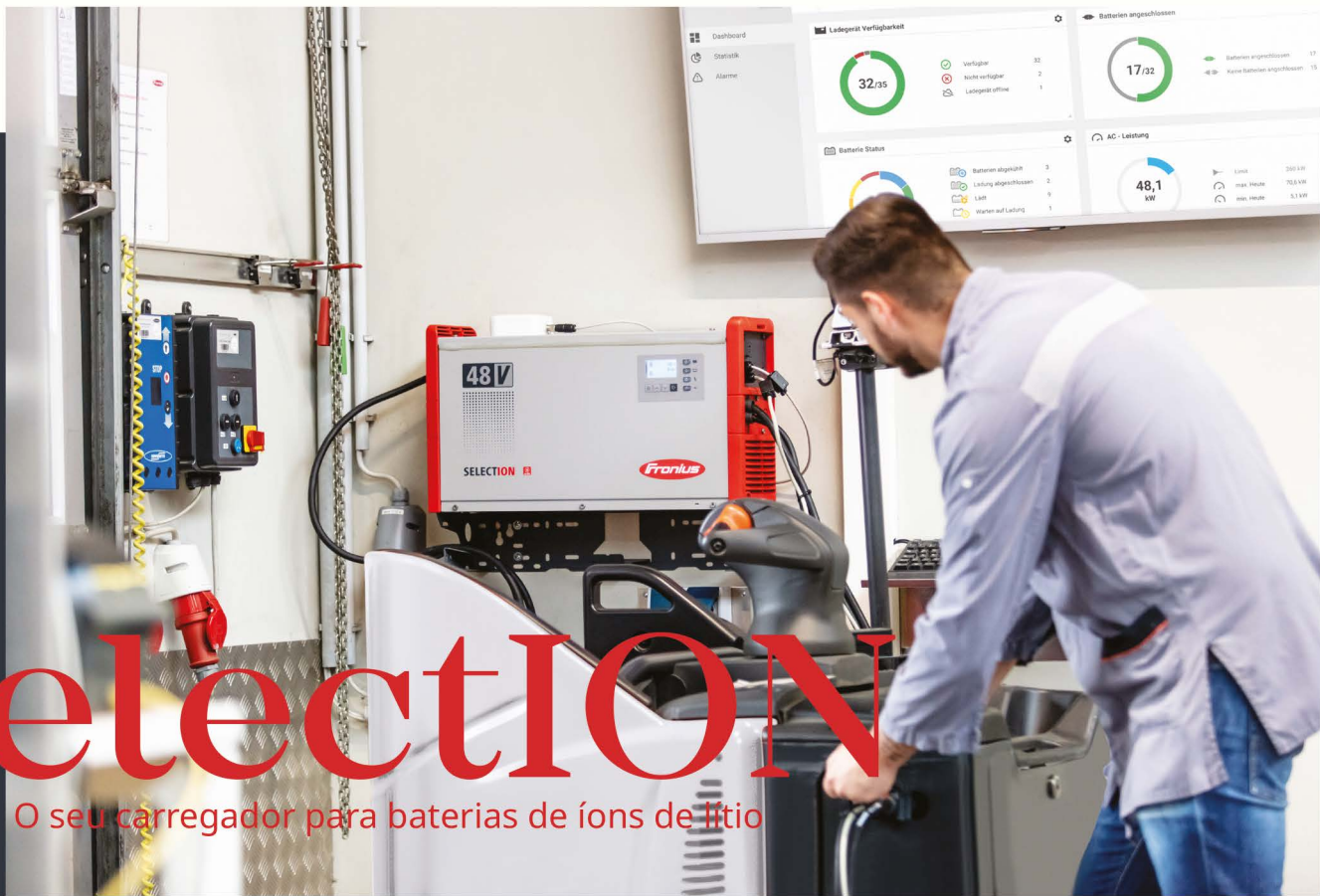
Azevedo, da Ativa: Este é um segmento em crescimento, principalmente no tocante ao e-commerce, porém, há situações no B2B em que se aplica a logística reversa

mas também políticas, sociais e de saúde pública, exige uma relação muito próxima entre a empresa contratante e os OLs e as transportadoras para que dê resultado.

A logística reversa é um procedimento que permite ao consumidor retornar à empresa um produto

após seu consumo, de forma que o fabricante possibilite um descarte correto. “Portanto, esse é um processo crítico na cadeia logística que exige um sistema de gestão integrada entre as empresas participantes, através de um processo robusto de controle de todo o fluxo com os parceiros de transportes, seguindo as exigências legais e as melhores práticas exigidas pelo contratante”, diz Vieira, da TPC Logística Inteligente. Ainda segundo ele, a execução de forma incorreta desse importante processo gera impactos negativos na imagem da empresa, além de possíveis impactos à saúde e ao meio ambiente.

“A relação quanto à logística reversa deve ser muito clara e objetiva para que se possa executar o trabalho com excelência. Os procedimentos burocráticos, tais como agenda, dados fiscais, separação da carga, embalagens adequadas e tudo devem ser bem providen-



Selection

O seu carregador para baterias de íons de lítio

ciados pelo local onde será feita a coleta. A partir deste ponto não há problemas. As situações podem se complicar caso tenhamos falhas na preparação acima mencionada”, explica Azevedo, da Ativa.

Transparência e seriedade na condução são os requisitos, de acordo com Cortizo, da Mosca Logística, já que o assunto requer extremo rigor e pode causar possíveis problemas de saúde à população caso tenha outra destinação.

Gislaine, da Zorzin Logística, também enfatiza que a relação entre o cliente e a transportadora precisa ser minuciosa, pois em cada etapa do deslocamento podem acontecer pendências que atrapalham a coleta dos produtos.

“Geralmente, trabalhamos em pontos de coleta distintos. Sendo assim, para não haver demora na operação, tudo precisa estar bem planejado. O cliente precisa fornecer todas as características dos resíduos que serão coletados, pois, na maioria das vezes, é necessário equipamentos, placas de risco e EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) específicos”, diz a diretora Administrativa da Zorzin Logística.

Problemas

Pelo visto, este é um segmento onde a atuação requer ações precisas para que não haja danos ao meio ambiente. Mas, isto não impede que sejam enfrentados alguns problemas para se atuar com a logística reversa.

Organização. Esta é a base de todo trabalho de logística reversa, pois é um processo que foge do convencional e a preparação da mercadoria é fundamental para o bom andamento do processo, pontua Azevedo, da Ativa Logística.

Cortizo, da Mosca Logística, aponta como maior problema o custo. Isto porque o retrabalho e demais cuidados acabam onerando em muito a operação. E a indústria muitas vezes não consegue reaproveitar

os produtos e boa parte acaba indo para reciclagem ou Scrap (descarte), gerando ainda mais custo para incineração ou outra destinação.

Considerando que a logística reversa é um segmento de complexidade ainda maior, sobretudo no Brasil, pois o nosso modal principal é o rodoviário, que enfrenta uma gama enorme de problemas relacionados à distribuição, Vieira, da TPC Logística Inteligente, apresenta uma lista de problemas: Falta de segurança no transporte das cargas; baixo investi-



“A logística reversa é um processo crítico na cadeia logística que exige um sistema de gestão integrada entre as empresas participantes”, diz **Vieira**, da TPC Logística Inteligente

mento em tecnologia, em sistemas capazes de fazer a gestão ponta a ponta dos parceiros de transportes – a tecnologia pode reduzir erros e permite traçar estratégias mais assertivas; mão de obra despreparada para atuar na cadeia logística; equalizar o custo do frete versus a qualidade do serviço prestado – a busca pela redução do frete não pode impactar no nível de serviço e nem ser um ofensor nos custos das empresas.

Na verdade, se as transportadoras tiverem a documentação, a licença e os registros, tudo estará bem encaminhado. A equipe precisa estar muito bem preparada em relação ao uso de EPIs necessários, pois, quando falamos do transporte de resíduos, é comum que embalagens apresentem vazamentos ou

fissuras que coloquem o meio ambiente em risco.

Portanto, é importante que a equipe faça uma avaliação prévia do material antes de efetuar o carregamento. É necessário que seja identificado se há necessidade de reembalagem, contenção de vazamentos ou outras ações que impeçam qualquer risco.

Da mesma forma – prossegue Gislaine, da Zorzin Logística –, não basta apenas o esforço das transportadoras. É necessário adequar todo o processo das destinadoras para realizar o serviço com o cuidado necessário. Por isso, os laudos emitidos após o processo de logística reversa são tão importantes, pois, é a partir deles que são incentivadas melhores práticas de planejamento e organização que evitam danos ao meio ambiente.

“Contudo, uma vez realizadas todas as obrigações, podemos contribuir para a melhora de produtividade e aproveitamento dos recursos das empresas, além de torná-las bem vistas no mercado devido à adequação nas regras solicitadas pelo público”, completa a diretora Administrativa da Zorzin Logística.

E-commerce

Ainda na questão da logística reversa há o e-commerce. Segundo dados da Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm), em parceria com a Neotrust, as vendas cresceram 68% ao longo do ano passado e, por conta disso, a participação desse segmento no varejo nacional praticamente dobrou em 12 meses.

Contudo, há dois lados nessa moeda. O crescimento também impulsiona uma das maiores preocupações do varejista na internet: a logística reversa. Recolher pedidos com defeito ou trocados representa um gasto a mais para a empresa e pode causar atritos desnecessários com o consumidor.

Assim, fica a questão: qual o papel dos OLs e das transportadoras neste segmento?

Para Azevedo, da Ativa Logística, o papel é de promover um trabalho bem definido e claro em termos de custos. É fato que a coleta reversa é mais onerosa que a de entrega normal, pois há toda uma preparação, agendamento, horas específicas de coleta e tudo isso faz com que os custos de transportes aumentem.

“É uma relação complexa, pois não há como fazer 100% da logística reversa nos veículos de entregas convencionais, justamente pela pressão de custos dos veículos nas grandes capitais.”

E temos ainda a gestão da coleta reversa fora das grandes capitais, o que coloca mais detalhes administrativos a serem feitos até que a mercadoria chegue à base para ser entregue ao cliente que demandou a coleta. São muitas variáveis envolvidas para manter a qualidade e o

nome dos OLs e transportadores com bons prestadores de serviço, adverte o diretor nacional de Operações da Ativa Logística.

“A logística reversa, se não for bem gerenciada, pode gerar um alto custo para as empresas, portanto a escolha correta de bons parceiros logísticos é fundamental para garantir a qualidade dos serviços, segurança jurídica, custo de frete adequado para cada tipo de operação, além de ter um papel estratégico essencial para a construção de uma imagem positiva do negócio junto à sociedade”, completa Vieira, da TPC Logística Inteligente.

Ainda segundo ele, entre os cuidados e obrigações para atuar neste segmento está saber contratar o parceiro logístico correto, analisando a reputação do fornecedor no mercado e o nível de serviço praticado. Também é preciso verificar a capacidade de adaptação dos serviços de transporte ofere-

cidos às necessidades da empresa contratante, analisar minuciosamente as condições e cláusulas do contrato de prestação de serviços e seguir rigorosamente a legislação para evitar problemas relacionados ao Compliance.

“Ainda há a questão de custos para a contratante. Para que estes não tenham aumento significativo, é preciso ter um bom sistema de gerenciamento e roteirização, definir quais são os percursos mais eficientes para as entregas, considerando o volume das cargas, os pontos de distribuição, o gasto de combustível, entre outras variáveis. É recomendado também ter múltiplas opções de transportadoras para que se negocie preços melhores por regiões de entrega e maior flexibilidade no volume de cargas e remessas. Dependendo das circunstâncias, como produtos de menor volume, torna-se mais lucrativo realizar o frete por meio de um modal alternativo

A Kivnon possui uma vasta gama de veículos autônomos AGV/AMR

para a automação de processos intralogísticos em diferentes segmentos da Indústria 4.0.

CONHENÇA MAIS



KIVNON

com veículos menores (como Fiorino). Optar por meios alternativos pode ser uma maneira inteligente de reduzir os custos logísticos.”

Segundo pesquisa do Conselho de Logística Reversa Brasileira, mais de 75% dos clientes pesquisam os detalhes de como a compra poderá ser realizada, no caso de uma devolução ou troca de produto, para concluir o pedido. Portanto, ter uma relação estratégica que permita que os OLs e transportadoras possam contribuir com conhecimento e desenvolvimento de soluções alternativas junto ao negócio e-commerce é fundamental para reduzir impactos na operação do contratante.

Caso contrário, poderão surgir problemas, ainda segundo o gerente de Segmento da TPC Logística Inteligente. A falta de um planejamento adequado da operação e escopo bem definido no momento da escolha do parceiro logístico podem ocasionar uma ruptura no nível de serviço da contratante e impacto bem relevante na imagem da empresa junto ao mercado. “É importante que essa relação seja estabelecida através de eficácia operacional refletida em SLAs (Service Level Agreement ou Acordo de Nível de Serviço) aceitáveis para a operação, reuniões de performance, prazos para solução de problemas e, principalmente, ter uma visão de melhoria contínua”, completa Vieira.

Cortizo, da Mosca Logística, vai pelo lado do fabricante/distribuidor e lembra que é preciso maior descrição dos itens ofertados e sua utilização, já que ainda se depara com alto índice de falta de conhecimento ou anúncios com baixa qualidade de informação/manual de utilização, e o consumidor às vezes acaba comprando sem saber, gerando descontentamento e devolução. “Também temos um problema cultural, muitas remessas são acondicionadas em embalagens inapropriadas e manipuladas pelos operadores

sem o devido cuidado, e um dos principais índices de devoluções são as avarias.”

Para o gerente de Operações e Projetos da Mosca Logística, agora com relação a como precisa ser a relação entre a empresa contratante e os OLs e as transportadoras para que a logística reversa dê resultado, uma pesquisa de satisfação bem



Cortizo, da Mosca Logística, aponta que o maior problema do setor é o custo. Isto porque o retrabalho e demais cuidados acabam onerando em muito a operação.

aprofundada seria o primeiro passo para dirimir os problemas, além de promover fóruns para avaliar as boas práticas do mercado e cases internacionais, devido ao processo estar bem mais consolidado lá fora. Também a aplicação da lei do consumidor poderá agregar mais valor ao produto e empresa, considerando que os consumidores estão cada vez mais exigentes.

O que as empresas oferecem

Ativa Logística – Atua com a coleta de produtos para devolução à indústria farmacêutica que são demandadas pelas redes de farmácias. A empresa faz a gestão do pedido de coleta do cliente, agendamento para coleta, retorno da mercadoria para a sua base e depois faz a entrega dos materiais ao cliente.

Mosca Logística – Opera com a logística reversa de alimentos, be-

vidas, cosméticos, produtos de higiene e utilidades do lar. “Somos especializados no picking, devido às particularidades de cada segmento e cuidados para atender a legislação vigente. No caso de produtos como alimentos, por exemplo, é necessário a indústria dar a destinação correta, atendendo as condições sanitárias e ecológicas”, diz Cortizo.

TPC Logística Inteligente – Realiza a logística reversa de produtos têxteis, acessórios esportivos, calçados e correlatos de produtos médico-hospitalares. Além dos processos de logística reversa da cadeia dos seus clientes, realizada todas as atividades de gerenciamento de operações de Centro de Distribuição de diferentes segmentos do mercado e atua, também, com processo de distribuição e transportes desses produtos para os segmentos B2B e B2C.

Zorzin Logística – Dentre os produtos de logística reversa, trabalha com os resíduos químicos e hospitalares. São materiais que não podem entrar em contato com a natureza por emitirem substâncias tóxicas – como o mercúrio, o cádmio, o arsênio, o cobre, o chumbo e o alumínio, que penetram no solo e na água, contaminando espécies animais ou emitindo gases prejudiciais ao ser humano. “Nas transportadoras, recolhemos os materiais e realizamos toda a documentação necessária para garantir que o produto chegue às mãos da indústria, seguindo a legislação e sem atingir o meio ambiente. Dessa forma, os materiais encontram-se prontos para a reutilização, pois a destinadora fará o descarte de maneira adequada e conforme a sua atuação. Vale destacar que, algumas vezes, o material precisa ser incinerado, não havendo a possibilidade de reutilização. Finalizado os processos, é emitido um laudo de descarte, assegurando que o produto foi recuperado e reutilizado seguindo as regras estabelecidas na PNRS”, completa Gislaïne.

LOGÍSTICA REVERSA DA YAMAHA ENVOLVE RACKS

A logística reversa da Yamaha, realizada pela Yamalog, funciona para o retorno dos racks (embalagens metálicas) para a fábrica em Manaus, AM.

Lá, novamente essas embalagens são utilizadas para proteger individualmente cada motocicleta Yamaha quando esta sai da linha de produção, servindo para a armazenagem, transporte e distribuição das motos até o cliente final, que são os concessionários

“O rack é uma estrutura metálica retornável oriunda de um projeto inovador, capaz de substituir veículos especiais e caixas metálicas descartáveis. Este equipamento permite o armazenamento e transporte de motocicletas de diferentes modelos, que necessitam ser deslocadas de modo seguro e



Barcellos: O rack é uma estrutura metálica retornável oriunda de um projeto inovador, capaz de substituir veículos especiais e caixas metálicas descartáveis

eficiente para os locais de venda, sem necessidade de montagens ou reparos complementares e com significativa redução de

custo”, explica Eurydes Barcellos, diretor de Planejamento e Negócios da Yamalog.

Entre os processos logísticos realizados pela Yamalog, ele cita consolidação destas embalagens nos CDs de destino, transporte de volta à fábrica, armazenagem e alimentação da linha de produção da Yamaha conforme programação.

Barcellos também ressalta que não há problemas na sua relação com a Yamaha, “justamente pela gestão que realizamos e por sermos uma empresa do grupo (Operador Logístico), criado para este fim – atendimento das necessidades da Yamaha, desde a entrega dos produtos acabados e logística de abastecimento, reversas e atendimento a outros clientes”. [Logweb](#)



Eletrônicos: OLs e transportadoras se adaptam para atender ao crescimento da demanda, via digital ou loja física

Com a mudança nos critérios de consumo, houve efeito nas encomendas, que ficaram mais fracionadas, tanto no caso dos comércios, quanto das vendas digitais, cujos destinatários são pessoas físicas, que sempre compraram poucos itens, mas agora passaram a comprar mais vezes.

O segmento de eletrônicos tem apresentado um crescimento expressivo nas vendas, não somente através das plataformas digitais, mas, também, das lojas físicas, como resultado da pandemia. Portanto, há de se supor que este aumento teve reflexo na logística dos Operadores Logísticos e das transportadoras.

Na prática, segundo Giuseppe Luma-re Júnior, diretor Comercial da Braspress, os processos de transporte não mudaram por causa da pandemia, o que mudou foram as vendas, ou melhor, mudaram os critérios de consumo que motivam as compras. Assim, houve efeito nas encomendas, que ficaram mais fracionadas, mesmo no caso dos comércios, e também no caso das vendas digitais, cujos destinatários são pessoas físicas, que sempre compraram poucos itens, mas agora passaram a comprar mais vezes.

“Essas mudanças no perfil das vendas e, por conseguinte, no perfil das encomendas, não alteraram a essência dos processos de transporte, mas geraram crescimento da quantidade de serviços, obrigando os transportadores a ampliarem suas redes de distribuição. A Braspress tem ampliado seus investimentos para dar conta desse incremento de carga.”

Já para Gilson Barreto, CEO do Ex-presso Princesa dos Campos, as



Para **Barreto**, da Princesa dos Campos, a logística reversa é um dificultador para o segmento por falta de padrão e procedimento. “No nosso entendimento, ela não funciona”

principais mudanças foram: diminuição do drop size, aumento no atendimento B2C, entregas em portarias sem contato com o destinatário, aumento no número de veículos para suprir a demanda, revisão dos fluxos e processos, investimento em tecnologia e inteligência artificial, agilidade na tomada de decisão, novos modelos de trabalho e fortalecimento da relação com fornecedores e parceiros.

“Com o crescimento do e-commerce e as limitações no comércio presencial, o ciclo de abastecimento de estoques precisou ser adaptado. As empresas passaram a fazer reposições com mais frequência, mas com cargas menores – para suprir demandas de curto prazo, na grande maioria dos casos. Por conta dis-

to, foi preciso reforçar nossa frota para atender a um número maior de viagens para a distribuição dos produtos ainda mais fracionados”, completa Paulo Nogueirão, diretor Comercial e de Marketing da Jamef Transportes Eireli.

Roberto Schmeing, gerente Comercial da Intermodal Brasil Logística – IBL Logística, também fala em aumento significativo nas operações, a ponto de a empresa ter investido em veículos blindados para o transporte de celulares – “tivemos que nos adequar internamente em segurança para atender a demanda”.

Investimentos também foram feitos pela Jadlog para enfrentar as mudanças trazidas pela pandemia.



Bruno Tortorello, CEO da empresa, lembra que tiveram que, num primeiro momento, fazer aportes extraordinários para as medidas de contenção do novo coronavírus, como a criação do Fundo Jadlog Covid-19, para alocar recursos para apoiar a rede franqueada e os entregadores durante o período de medidas de contenção do novo coronavírus.

Em termos de entregas na prática, adotaram a entrega sem contato, em que o cliente não precisa assinar o recebimento e mantém distância protocolar do entregador, que apenas coleta os dados (nome e RG) e, dessa forma, consegue dar baixa no sistema evitando contatos com a caneta e equipamentos.

E, para atender ao aumento da demanda, a Jadlog ampliou sua frota de utilitários que realizam o last mile em mais de 75% no ano passado e reorganizou suas mais de 500 franquias espalhadas pelo Brasil com novas e maiores instalações.

“Além de tudo isto, vale ressaltar que colocamos em prática um plano para atender esta elevada quantidade de encomendas a serem entregues, como em tempos de Black Friday. Houve ampliação da estrutura e infraestrutura, com a contratação de

profissionais adicionais; locação temporária de espaço de armazenamento; adoção de turnos de trabalho 24/7; e saídas adicionais de caminhões”, diz Tortorello.

No hub matriz, em São Paulo, às margens da rodovia Anhanguera, onde está a sede da empresa, dobraram as instalações, aumentaram a mecanização e instalaram um novo sorter, elevando em 50% a capacidade de processamento diário. “Duplicamos a capacidade de triagem num período de 2



Tortorello, da Jadlog: A reversa deve melhorar com o aumento das soluções out of home, que incluem lockers e pontos pickup, pois os consumidores as estão utilizando muito



Lumare Júnior, da Braspress: as mudanças no perfil das encomendas não alteraram a essência dos processos de transporte, mas geraram crescimento da quantidade de serviços

anos. Também adotamos um segundo Centro de Distribuição na rodovia Anhanguera, e um terceiro galpão extra, locado especialmente para o período de grandes vendas on-line, que somados totalizam 30.000 m².”

Fora de São Paulo, a Jadlog está com os novos Hubs em Joinville, SC, possibilitando a integração da malha Sul; em Vila Velha, ES, agilizando as partidas do Espírito Santo para as regiões Nordeste, Centro-Oeste e demais estados do Sudeste; e em Salvador, BA, integrando a malha nordestina. Estas ampliações também foram realizadas para atender esta nova realidade de volume e agilizar as entregas locais.

Ainda, houve expansões em diversas filiais, como as de Vitória, ES,

Recife, PE, Cuiabá, MT, Manaus, AM, e Goiânia, GO, cujas áreas úteis triplicaram, agilizando a movimentação de carga. A expansão da área operacional da rede franqueada foi acima de 60%.

Rogerio Ribeiro, diretor da Restitui Logística e Transporte, também alega que tiveram que fazer várias mudanças, incluindo um aumento de 80% na contratação de terceiros, locação de mais armazéns e contratação de pessoal.

Crescimento

As previsões para este ano, segundo a ABINEE – Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica, são otimistas. Cerca de 81% dos representantes do setor projetam crescimento em comparação a 2020. Resta saber se a logística do setor está preparada para este crescimento.

Lumare Júnior, da Braspress, reforça que o crescimento das vendas destes produtos ocorreu durante a pandemia e vem se acentuando. “No transporte de cargas, por missão de ofício, se deve responder às demandas de crescimento quase que de imediato. No caso da Braspress, que vinha investindo muito há anos, o efeito do crescimento



chegou para cobrir ociosidades preexistentes, mas mesmo assim, tomamos a decisão de ampliar nossa rede de filiais e reforçar os processos de last mile. Ao que parece, em termos gerais, a tendência é de que haja dificuldades de transporte porque a carga deve crescer mais do que a oferta de serviços, pelo menos é o que podemos perceber nos comentários de clientes da concorrência”, diz o diretor comercial.

Pelo seu lado, Barreto, do Expresso Princesa dos Campos, entende que a logística do setor está se preparando para este crescimento e será capaz de atender toda a demanda, porém, para garantir o sucesso do setor, é necessário planejamento e melhor distribuição da volumetria.

“Estamos nos preparando para este crescimento, precisamos nos adequar cada vez mais, principalmente em transporte seguro e armazéns próprios para este tipo de operação”, pontua, agora, Schmeing, da IBL Logística.

Na verdade, Tortorello, da Jadlog, acredita que a logística como um todo, especialmente as empresas que operam com cargas fracionadas, estão preparadas para atender a uma alta da demanda, pois o crescimento, especialmente do e-commerce, foi muito significativo com a pandemia.

Por sua vez, o diretor Comercial e de Marketing da Jamef avalia que a demanda do setor logístico passou por mudanças muito específicas motivadas pela pandemia, e o aumento da comercialização de produtos eletroeletrônicos faz parte do reforço necessário para atender este crescimento dos segmentos.

“Para isso, investimos mais de R\$ 7 milhões na renovação e compra de novos veículos, totalizando mais de 1,3 mil automóveis em operações em todo o Brasil. Além disto, expandimos nossa atuação no modal rodoviário para cinco estados:

Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Piauí, Maranhão e Tocantins, que antes recebiam nossas cargas apenas em via aérea, e abrimos cinco novas filiais, só em 2021: João Pessoa, PB, Itajaí, SC, Maringá, PR, Aracaju, SE e Maceió, AL. Também foram feitas adaptações para ampliar a capilaridade da empresa em todas as regiões brasileiras.”

Logística reversa

Com relação à questão da logística reversa no segmento, Lumare



Ribeiro, da Restitui, conta que, por conta do aumento da demanda, tiveram que fazer várias mudanças, incluindo um aumento de 80% na contratação de terceiros

Júnior, da Braspress, diz que envolve serviços à parte, mas nem todo transportador está apto a oferecê-los, seja porque dependem de estruturas nacionais que alcancem o país todo, inclusive os rincões mais inacessíveis, seja porque são serviços que dependem, sobretudo, de controles sistêmicos muito precisos para evitar problemas de extravio, avarias e mesmo de demora de atendimento. Poucos oferecem bons serviços de logística reversa, afirma o diretor comercial.

“A logística reversa é a maior demanda feita pelos embarcadores para as transportadoras, em função da complexidade e importância da operação, e também devido à escassez de empresas que prestam o serviço nacionalmente. São

poucas as transportadoras com capilaridade nacional a oferecer com qualidade este tipo de serviço. Contudo, a reversa deve melhorar com o crescimento das soluções out of home, que incluem lockers e pontos pickup, pois os consumidores estão cada vez mais utilizando essas soluções para a devolução ou troca de produtos”, diz Tortorello, da Jadlog.

Problemas da logística reversa também são relatados por Ribeiro, da Restitui: Qualidade na informação



É preciso assegurar eficiência durante o processo de logística reversa, garantindo resultados positivos para minimizar impactos aos ecossistemas, segundo **Paulo**, da Jamef

da coleta, melhorar embalagens e documentação correta.

Barreto, do Expresso Princesa dos Campos, ressalta que a logística reversa é um dificultador para o segmento por falta de padrão e procedimento. “No nosso entendimento, ela não funciona, porém não é uma opção de escolha para os transportadores. Para a melhoria deste processo o ideal seria a criação de pontos de entrega da logística reversa onde pessoas capacitadas possam conferir e embalar os produtos recebidos. Hoje, o melhor desenho para este atendimento ainda são os Correios.”

Já para Schmeing, da IBL Logística, a questão da reversa funciona muito bem desde que os dois la-

dos trabalhem alinhados. Para melhorar, diz ele, talvez tenhamos que investir um pouco mais na tecnologia para atender a esta demanda

“A logística reversa para o setor funciona e exige o gerenciamento dos produtos, após o consumo. Os processos abrangem coleta, transporte, armazenagem e controles de estoque. É preciso assegurar eficiência durante esse processo, garantindo resultados positivos para minimi-



Schmeing, da IBL Logística: Aumento nas operações foi significativo, a ponto de a empresa ter investido em veículos blindados para o transporte de celulares

zar impactos aos ecossistemas”, completa Paulo, da Jamef.

Peculiaridades

Mas, afinal, quais as peculiaridades da logística no segmento de eletroeletrônicos?

Em termos gerais – diz Lumare Júnior, da Braspress –, o transporte de eletroeletrônicos exige cuidados nas preparações das encomendas para evitar avarias, cuidados esses que passam por políticas que recomendam desde a vigilância com as embalagens dos clientes, pelo uso de dispositivos de carregamento, como os paletes tradicionais ou os de poliondas, e seguem pelos cuidados com os condicionamentos nos veículos de coleta,

transferência e entrega. Outro ponto de atenção são os cuidados com o gerenciamento de risco, dado o interesse que estes itens podem despertar nos “amigos do alheio”.

“Por serem produtos extremamente visados, se faz necessária a segregação do material em área monitorada, plano de gerenciamento de risco dedicado e a prioridade nas entregas”, acrescenta Barreto, do Expresso Princesa dos Campos.

Schmeing, da IBL Logística, também coloca que esta logística atua com uma carga visada para roubo, o que requer o investimento, cada vez mais, em tecnologias e segurança – a empresa vem investindo pesado em veículos e sistemas para atender este segmento.

“Os eletroeletrônicos são produtos frágeis e, na grande maioria, de alto valor agregado, o que faz necessário reforço na segurança da carga e, principalmente, cuidados no transporte e manuseio em todas as etapas. Outro aspecto fundamental é o rastreamento e o gerenciamento de risco, dado se tratarem de produtos visados para roubo”, acrescenta o diretor Comercial e de Marketing da Jamef.

Por outro lado, esta logística exige agilidade e pontualidade das transportadoras, pois há necessidade de entrega em curto prazo. Para isso, diz Tortorello, da Jadlog, os Operadores Logísticos devem contar com sistemas de roteirização e rastreamento complexos, bem como com infraestrutura e capilaridade nacional para as entregas e coletas, além de uma frota heterogênea, composta por carretas, caminhões e veículos utilitários. Outro ponto importante é a customização dos serviços aos clientes, que também é primordial nesta logística.

EATON SE ASSOCIA À GREEN ELETRON, PARA LOGÍSTICA REVERSA DE ELETROELETRÔNICOS E EMBALAGENS

A Eaton Indústria e Comércio de Produtos Elétricos e Serviços, divisão da empresa que compreende as unidades da Eaton em São Paulo e Porto Feliz, se associou à gestora Green Eletron para logística reversa de eletroeletrônicos.

Ao fim da vida útil, os no-breaks e demais equipamentos eletrônicos da marca têm agora a garantia de um destino adequado, através dos PEVs (Pontos de Entrega Voluntários).

Essa destinação assegura que não haverá prejuízo ao meio ambiente, o que acontece quando esses materiais são descartados de forma inadequada, fazendo com que acabem em aterros sanitários, junto aos resíduos comuns.

Atuando com parceiros de reconhecida experiência no ramo, a Green Eletron contrata e coordena os serviços de coleta, transporte e a destinação final ambientalmente adequada dos eletroeletrônicos descartados, garantindo a seus associados confiabilidade e segurança no atendimento às exigências legais.

A Eaton Corporation é uma das maiores empresas de gerenciamento de energia do mundo, fornecendo soluções para gerenciar energia elétrica, hidráulica e mecânica. Logweb

Embarcadores: Agilidade e características dos produtos eletroeletrônicos impõem uma logística cuidadosa e ágil

A maioria dos embarcadores participantes desta matéria especial se utiliza de vários modais, como o rodoviário, o aéreo e até a cabotagem, mas sempre considerando, além das características dos produtos, a rapidez na entrega, em tempos de e-commerce.

Robert Bosch: Operação logística centralizada

A Robert Bosch atua em nove países, com o gerenciamento de toda a operação logística para a América Latina de maneira centralizada, com foco em transportes nacionais e internacionais, comércio exterior, bem como armazenagem. Além disso, a gestão de demanda é feita pelas próprias unidades de negócio e cada planta da Bosch realiza sua intralogística.

“Temos grande volume de importação, principalmente da Alemanha, China e EUA, mas também temos fluxos com menor volume em todo o mundo. Assim, para transportes internacionais usamos Operadores Logísticos. Para transportes locais, com foco no modal rodoviário, utilizamos parceiros terceirizados, seja no inbound ou no outbound, e, especificamente para o Brasil, após o impacto da nova legislação de piso de fretes, iniciamos algumas rotas com veículos próprios, projeto ainda em expansão”, comenta **Toni Cassaro**, diretor de Operações Logísticas da Robert Bosch América Latina.

Ele também explica que a atuação é E2E (end-to-end) na operação logística Robert Bosch, o que implica em diferentes soluções para melhor obter o nível de serviço esperado pela organização e pelos seus clientes. “Assim, temos grandes fluxos de importação com cerca de 10 mil embar-



ques aéreos e nove mil embarques marítimos por ano, principalmente com origem na Europa (Alemanha, em específico), China e EUA.”

No que diz respeito aos fluxos locais, envolvem uma diversidade de perfis de cargas, sejam eles fracionados LTL (less than truck load) ou lotação FTL (full truck load), que compreendem anualmente algo superior a 270 mil embarques. “Temos presença em todas as províncias e estados dos 10 países em que atuamos, principalmente pela distribuição de nossos produtos para o mercado de reposição de peças automotivas e ferramentas elétricas. Por exemplo, no Brasil temos cerca de 35 mil pontos de entrega e, obviamente, temos um grande fluxo nas regiões metropolitanas, com destaque para São Paulo e Curitiba, mas o foco é manter a excelência e a satisfação do nosso cliente em todas as localidades atendidas pela Robert Bosch.” Cassaro ressalta que, em se tratan-

do dos fluxos locais, usam principalmente o modal rodoviário, mas possuem uma abrangência muito grande em todo o país, o que os motivou a buscar soluções mais otimizadas, tanto em custo como em leadtime, que elevem a entrega ao cliente final. “Temos em nosso middle mile cabotagem como o principal meio de ligação entre nossos Centros de Distribuição de Curitiba, PR, e Recife, PE, e o modal aéreo para região norte do Brasil. Nesta região, especificamente, atuamos também com o modal fluvial para o last mile.” Por falar em Centros de Distribuição, o diretor de Operações Logísticas destaca que a operação da empresa é continental, contando com nove armazéns operados por parceiros que somam 40.500 m².

No Brasil, contam com três CDs próprios: Campina Grande do Sul, PR – região metropolitana de Curitiba: 20.000 m²; Itupeva, SP: 25.000 m²; e Cabo de Santo Agostinho, PE – região metropolitana de Recife: 2.000 m².

“Temos CDs terceirizados na maioria dos países da América Latina – exceto no Brasil – e parcerias com Operadores Logísticos mundiais. Além disso, dependendo do país, temos operadores locais. Atuamos na Argentina, Colômbia, no Chile, Peru, Panamá, Uruguai, Paraguai e Equador.”

Desafios – Atualmente, o maior desafio da Robert Bosch é reagir adequadamente à oscilação de volumes (neste momento alta) e à escassez de

infraestrutura, ocasionada pela pandemia. Ser proativo em relação a desvios, sustentar diversas variáveis e se manter competitivo nos custos envolvidos também são os desafios diários. “Na Robert Bosch, a solução é o time, são as pessoas. Possuímos uma equipe diversa, vibrante e experiente, que é, sem dúvida, a base de nosso sucesso. Somado ao time, temos tecnologia, seja em nossos sistemas de gestão, seja por novas soluções desenvolvidas in house, por exemplo, aplicando recursos de data science e digitalização.”

Pela linha de produtos da Bosch pode-se ver que o principal diferencial da logística da empresa é, certamente, a diversidade de produtos com os quais trabalham, desde pequenas peças de acessórios para ferramentas elétricas até grandes equipamentos industriais. Isso os levou a desenvolver conhecimento em diferentes modais e tipos de serviço para compor um portfólio de soluções bastante robusto. “Além disso, ponto fundamental de nossa excelência é termos nossos principais CDs com operações próprias, processo que traz inúmeros desafios, mas permite uma operação com qualidade assegurada.”

Já falando sobre os diferenciais da logística da empresa em benefício dos clientes, Cassaro afirma que eles esperam o mesmo que esperam da marca Bosch, qualidade e confiabilidade. “Entregamos isso com um gerenciamento de ponta a ponta de toda a cadeia logística. Como mencionado anteriormente, nosso escopo é E2E (end-to-end) na operação logística, assim temos controle de muitas etapas e fatores – desde a importação até a distribuição final. Exemplo mais recente disso é nosso foco

em digitalização, por isso contamos com um time de especialistas logísticos trabalhando com desenvolvedores front-back end, estatísticos e cientistas de dados na criação de uma plataforma Bosch de tracking de nossos fluxos e cargas, com desdobramento desta mesma ferramenta para nossos KPIs de performance de operação, totalmente integrada com nosso ERP, TMS e WMS.”

Na Bosch, a principal adequação para se adaptar ao mercado foi a decisão de ter os CDs próximos ao cliente final. Decisão difícil, tendo em vista o investimento em si e toda a complexidade do projeto de implementação, porém foi isso que facilitou o desenvolvimento da malha de last mile da empresa, permitindo leadtimes menores de entrega. Além disso, estão estrategicamente próximos aos principais portos do país – Suape, Santos, Paranaguá e Itajaí –, o que deu a possibilidade da implementação de fluxos de cabotagem e agilidade no first mile.

E, como já citado, a tecnologia é o pilar estratégico da logística na Robert Bosch que, atualmente, conta com sistema de gerenciamento de comércio exterior – eComex para Brasil, por exemplo; sistema de gerenciamento de transporte, tendo desenvolvido o seu próprio módulo para outbound; sistema de gerenciamento de armazenagem, estando a empresa em migração das suas operações próprias para o módulo EWM da SAP, permitindo integração total com o ERP; e foco em automação e digitalização dos processos, tendo desenvolvido e implementado um sistema de automação para conferência de faturas de transporte.

“Também desenvolvemos diversos RPAs – Robotic Process

Automation nas operações de comércio exterior e estamos em fase de desenvolvimento da nossa própria

plataforma de Tracking and Trace.”

Pandemia – O diretor de Operações Logísticas da Robert Bosch América Latina lembra que com a pandemia, houve uma redução na oferta de vários serviços, o que elevou a pressão para manter os níveis de performance nos patamares pré-Covid, e também elevou o custo.

Vale ainda dizer que, especificamente no cenário da distribuição local dos produtos e cargas, a pandemia causou a aceleração da implementação dos fluxos de e-commerce, mudando o perfil de carga que se opera e desafiando toda a cadeia.

“Entendo que a mudança do perfil de consumo e fluxos mais focados em B2C é algo que certamente não irá desaparecer das pautas logísticas. O ponto desconhecido é em que patamar os negócios irão estacionar e qual o share entre o comércio tradicional e e-commerce.”

Tecnologia e Serviços – O Grupo Bosch é líder mundial no fornecimento de tecnologia e serviços com operações divididas em quatro setores de negócios: Soluções para Mobilidade, Tecnologia Industrial, Bens de Consumo e Energia e Tecnologia Predial.

“Como uma empresa líder em IoT, a Bosch oferece soluções inovadoras para casas e cidades inteligentes, mobilidade e indústria conectadas.” A empresa busca por uma mobilidade sustentável, segura e fascinante e utiliza sua expertise em sensores, software e serviços, assim como sua própria nuvem de IoT para oferecer aos seus consumidores conectados múltiplas soluções a partir de uma única fonte. O objetivo estratégico do Grupo Bosch é disponibilizar inovações para uma vida conectada com produtos e soluções que contêm inteligência artificial (IA) ou que foram desenvolvidos ou fabricados por meio da IA. Com isso, a Bosch aprimora a qualidade de vida em todo o mundo com produtos e serviços inovadores concebidos para fascinar e, assim, cria “Tecnologia para a Vida”, completa Cassaro.



Steck: Várias plataformas e uma logística rodoviária

Líder no fornecimento de materiais elétricos para usos residencial, comercial e industrial, a Steck Indústria Elétrica possui mais de 50 linhas de produtos, de acordo com as mais rigorosas normas nacionais e internacionais de segurança e qualidade. Presente em 18 países, conta com uma fábrica e um Centro de Distribuição em São Paulo, uma fábrica em Manaus, AM, uma unidade na Argentina, uma na Colômbia e outra no México.

Para atendimento dos marketplaces, a empresa trabalha com estoque avançado de produtos, com sistema de reposição automática, de modo a garantir disponibilidade de produtos na ponta e a pronta entrega para os clientes.

O maior fluxo da linha de automação residencial, Smarteck, é comercializada através do mercado on-line.

Para atendimento das vendas do site, operam com uma empresa Full Commerce, garantindo o melhor atendimento para os clientes B2C.

Em termos de transporte, a Steck trabalha com duas transportadoras rodoviárias terceirizadas para o atendimento de todos os clientes no Brasil. E o seu processo de distribuição é realizado através do CD em Arujá, em São Paulo, utilizando o modelo fracionado, no qual os transportadores parceiros redespacham os produtos a todos os clientes, usando a estrutura local do transportador nas principais cidades do Brasil.

“Os transportadores estão instalados com estrutura própria (Posto Avançado – PA) para maior velocidade e acuracidade dos despachos através das integrações entre o transportador e o sistema Steck”, explica **Fernanda Bereki**, gerente de Supply Chain da empresa.

O CD próprio está localizado em

um condomínio logístico, com espaço de 8.100 m². “Contamos com sistema robusto de armazenagem com sistemas de iluminação fotovoltaica (economia energética), iluminação de LED, ventilação e integração via coletor de dados em todos os subsistemas do CD.”

Fernanda também destaca que entre os grandes desafios da Steck está a sustentação do negócio para manter o melhor Nível de Serviço para todos os seus clientes no Brasil. “Temos como



grande objetivo manter uma logística rápida e competitiva, indo ao encontro das atuais necessidades dos consumidores.”

E, para garantir o bom nível de serviço, apostam na integração do seu sistema com o dos transportadores, garantindo maior velocidade no fluxo de entrega e maior rastreabilidade do processo.

“Aqui na Steck operamos com os nossos transportadores in loco, dentro do nosso Centro de Distribuição. Daqui, todas as entregas são expedidas já roteirizadas, o que garante maior velocidade no fluxo de distribuição a partir do sortir e automização de separação de produtos conforme o destino. Considerando as nossas integrações e modelo logístico, somos capazes de garantir um alto nível de serviço aos nossos clientes.”

Como se pode perceber, a Steck busca ter uma operação logística bem automatizada e, para isso, também opera com o sistema ERP Protheus Totvs para armazenagem e transportes, 100% automatizado, através de coletores de dados. Além da sincronização dos pedidos via EDI e de reposição automática aos clientes.

A gerente de Supply Chain informa, também, que a Steck está em constante evolução de seus processos e automatização de suas atividades logísticas e de distribuição.

“Durante a pandemia houve aumento de consumo dos nossos produtos, em função das pessoas estarem mais em casa e arrumando suas casas, e também cresceu a necessidade e o interesse nos produtos de automação domiciliar e, por consequência, houve oportunidade de aumentar a nossa oferta logística. Hoje, temos um parceiro Full Commerce que cuida da venda do nosso site e, para os marketplaces, atuamos com alta disponibilidade de estoque e entrega imediata, especialmente para produtos da linha Smarteck. Considerando apenas o Mercado Livre, usamos o Mercado Envios, com coleta diária realizada em nosso CD de Arujá.”

Fernanda finaliza apontando que acredita que as mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar, uma vez que acompanham uma evolução de mercado, de hábitos e de consumo. “E, claro, a cadeia de suprimentos precisa acompanhar esse movimento de modo a atender os anseios dos nossos clientes, entregando disponibilidade de produtos e agilidade de entrega.”



Fibracem: Just in Time para abastecimento de linha



A Fibracem Teleinformática trabalha com todas as categorias de produtos na linha de passivos. Os principais produtos estão na família de caixas de emenda e terminais óticos, cabos, racks, DIOS e conectorização, além de toda a gama de produtos complementares para garantir a rede passiva dos clientes.

O seu time de apoio logístico é próprio e o transporte é terceirizado – apenas nas movimentações entra as unidades são utilizadas frotas próprias, na maior parte das vezes.

“Hoje temos três veículos próprios, que fazem o trabalho de retirada junto aos fornecedores no Paraná e movimentação entre Matriz (Pinhais) e Centro de Distribuição (Pinhais), trabalhando em um modelo Just in Time. No trajeto Matriz x Linhares trabalhamos com frota terceirizada (três viagens por semanas), assim como no atendimento ao cliente, que é pulverizado entre vários parceiros.”

Ainda segundo Eryck Ribeiro El-jaick, diretor de planejamento e operações da Fibracem, a empresa utiliza apenas o transporte rodoviário, já que nos principais trechos de atendimento é a única forma para atender.

Hoje a Fibracem possui três unidades fabris e dois Centros de Distribuição que ficam localizados em Linhares, ES, e Pinhais, PR. “Estamos atuando da seguinte forma: Matriz Pinhais = 7.500 m² de área construída e 15.000 m² de área total; Fábrica Linhares com Centro de Distribuição = 8.000 m² de área cons-

truída e 40.000 m² de área total; Centro de Distribuição Pinhais = 5.200 m² de área construída e 12.000 m² de área total; Fábrica de Injeção Pinhais = 3.200 m² de área construída e 7.000 m² de área total.”

Falando sobre os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa, El-jaick cita complexidade da malha rodoviária no Brasil, com um País de dimensão territorial continental, e dificuldade com modais alternativos. “É preciso maior investimento na malha ferroviária e nos portos no Brasil.”

Diferenciais da logística – Com relação aos diferenciais da logística da empresa, levando em conta o tipo de produto transportado e armazenado, o diretor de planejamento e operações destaca que no apoio logístico trabalham hoje com sistema de abastecimento de linha Just in Time. Já na parte de atendimento do 2nd tier, atuam com uma vasta gama de transportadoras especialistas em determinadas regiões, para atender da melhor forma possível as necessidades locais.

“Atendemos todo o portfólio de rede passiva para nossos clientes, o que traz um grau de complexidade industrial e logístico muito grande, mas facilita a vida do cliente, que recebe tudo de um único fornecedor.”

El-jaick também informa que estão adaptando a sua operação logística para trabalhar com WMS e acompanhamento de nível de serviço interno para medir e garantir a padronização dos seus parceiros.



TRANSPORTADORA

Minuano

VELOCIDADE PARA SEU NEGÓCIO



47 ANOS

DE PAIXÃO PELO TRANSPORTE

➤ Mais de 300 veículos rastreados

➤ 1500 cidades atendidas nos estados do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro

WWW.
TRANSMINUANO
.COM.BR



Grupo Rcell: Logística para atender vários produtos e canais

A logística do Grupo Rcell compreende Operadores Logísticos e transportadoras terceirizadas. Em Serra, ES, atuam com a FedEx Brasil. Já no CD em Itajaí, SC, a responsável é a Flex Modal Armazéns Gerais e, em São Paulo, SP, a operação é própria.

Com relação às transportadoras, utilizam: BR Samor, KM Cargo, Braspress, DHL, Correios, TNT/FedEx e ainda outras que estão em processo de cadastramento.

“Como utilizamos transportadoras terceirizadas é difícil precisar quantos veículos são utilizados. Diariamente temos um alto fluxo de demandas, onde as transportadoras retiram as mercadorias nos três CDs, levam para suas bases e, assim, distribuem para todo o Brasil”, explica **Alexandre Della Volpe Elias**, diretor de Marketing do Grupo Rcell.

Por sua vez, Mônica Murno, diretora Operacional, destaca que, além do transporte rodoviário, é utilizado o modal aéreo. “Esse tipo de deslocamento acontece quando temos cargas de alto valor agregado, como, por exemplo, celulares. Outra função desse tipo de traslado é para termos maior agilidade nas entregas dentro do Brasil”, diz Mônica.

O CD próprio do Grupo fica em São Paulo, SP, e possui área total de 1.500 m². Os outros dois CDs, que possuem a mesma metragem do CD próprio, são terceirizados e ficam em Serra, ES, e Itajaí, SC. Em Serra, a responsável pelo CD é a FedEx. Já em Itajaí/SC, o CD pertence à Flex Modal Armazéns Gerais.

Desafios – Falando sobre os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa, Alexandre destaca que, com os mais de 19 anos de atuação no segmento, alguns desafios foram sendo superados com o

passar do tempo e ganho de expertise. “Atualmente, a Rcell é capaz de entregar o produto em até um dia útil para todo o Brasil. Nossos desafios atuais passam por reduzir custos logísticos e de transporte, mas sem perder a eficiência na entrega para o cliente, e isso se aplica também para as novas categorias de produtos que a empresa começou a trabalhar recentemente.”

Ele continua: “Com os desafios atuais, estamos em processo de cadastramento de novas transportadoras com foco maior em regiões específicas, que possam reduzir custos logísticos e de transporte, mas sem perder a eficiência na entrega para o cliente. Com a operação logística para as novas categorias de produtos que a empresa começou a trabalhar recentemente, estamos procurando novos Operadores que tenham expertise de atuação no segmento desses produtos em questão.”

Por sua vez, Mônica destaca os diferenciais da logística da sua empresa, levando em conta o tipo de produto transportado e armazenado, revelando que procuram manter um padrão de cuidados especiais com cada pedido, tendo em mente que a satisfação dos clientes é o mais importante para a Rcell. “Focamos em agilizar ainda mais os processos de faturamento, expedição, transporte e monitoramento de todas as NF’s, assim o cliente tem todo o suporte que precisar, além de receber o seu produto o mais rápido possível”, diz a diretora Operacional.

Por falar em clientes, Mônica também destaca os diferenciais da logística da empresa em benefício destes. “Buscamos soluções junto com as transportadoras para que as entregas sejam realizadas de acordo com o SLA prometido. Com isso, o pequeno varejo, que possui estoques reduzidos, pode contar com a eficiência de entrega da Rcell para manter seu portfólio de



produtos sempre atualizados. Dessa maneira, nossas entregas são realizadas no menor prazo e com máxima eficiência, gerando menores custos e ganhos de escala.”

O Grupo Rcell implantou o WMS Sankhya no CD de São Paulo, SP, além de fazer investimentos em novas tecnologias para agilizar os processos operacionais internos.

“As empregabilidades do WMS são muitas e destacamos: gerenciamento e automatização de todos os processos logísticos; maior eficiência no gerenciamento do CD, otimizando espaço, controlando entrada e saída dos produtos (FIFO) e assertividade de inventário, entre outras funções; estudo para inclusão de tecnologia IoT para os processos logísticos internos e tecnologias de realidade aumentada; no transporte, foi desenvolvido o leilão de frete, onde é possível escolher qual é o menor custo de frete, com melhor SLA de entrega”, diz Alexandre.



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, **you faz da internet o seu local de realização.**

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.



Projeto Webinar

Tel.: 11 94382.7545
com Maria

REVISTA
Logweb
referência em logística

W6connect
W6CONNECT EVENTS

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

Liderança - O Grupo Rcell, líder no segmento de distribuição de smartphone e games no Brasil, trabalha nos segmentos de smartphones, games, informática e eletro, com a venda para o B2B.

Também está iniciando a operação com novas linhas de produtos, como os das linhas branca e marrom e de climatização, dentre outras, aumentando o portfólio e diversificando os ramos de atuação. Já a Webfones, braço da Rcell voltado para o público final (B2C), atua nos segmentos de informática, eletrônicos, eletroportáteis, smartphones, acessórios de telefonia, ar-condicionado e ventilação, bem-estar, saúde, ferramentas e equipamentos de limpeza.

Além disso, no segundo semestre de 2020, em parceria com o Mercado Livre, o portal lançou o Web-Mercadinho, um e-commerce focado na venda de produtos de supermercado (FMCG – Fast Moving Consumer Goods, ou Bens de Consumo de Movimento Rápido). Além da parceria com os grandes varejistas do país, como Magazine Luiza, Casas Bahia e Amazon, entre outros, e excelente penetração junto a importantes redes regionais, como Gazin, Eletrosom, Casa & Video, Muffato, Nagem, MFarma e Condor, o Grupo Rcell está atento às necessidades dos pequenos e médios varejistas e adotou também uma série de estratégias para ajudá-los a renovar



seus estoques e superar este momento de pandemia.

E, mesmo em um período de tantas incertezas como foi 2020, o Grupo acumulou um crescimento vertiginoso em todas as divisões, com destaque para a Webfones, canal digital voltado para o B2C que atingiu um crescimento de 360%.

Soprano: Produtos diversificados exigem uma logística acurada

A Soprano indústria Eletro Metalúrgica possui uma linha de produtos bastante diversificada: fechaduras, ferragens, cadeados, disjuntores, interruptores, fechaduras e componentes para móveis, caixas térmicas, garrafas térmicas, utilidades domésticas, produtos para refrigeração, placas, inversores e sistemas fotovoltaicos.

Por isto, tem uma logística bastante diversificada, utilizando 100% de estruturas terceirizadas, sendo as operações divididas em Fretes Pesados (Interfábrica), realizadas com Operadores Logísticos (Irapuru e AGV), e Frete de Distribuição (Fracionado), para as operações de Last Mile, utilizando empresas como FL Brasil, BBM e Patrus.

No Frete Pesado são utilizados em média quatro veículos/dia, com capacidade de 25 toneladas, nas rotas: Caxias/Farroupilha, RS, para Campo Grande, MS; Campo Grande, MS, para Bauru, SP; Campo Grande, MS, para São Jose dos Pinhais, PR; e Campo Grande,



MS, para Caxias do Sul, RS. “Já no fracionamento, são entregues em média 500 NF’s por dia (Grupo Soprano como todo). Nessa volumetria estima-se utilizar em torno de 70 veículos, compartilhados com demais clientes das transportadoras”, comenta **Valter Jose Sonda**, diretor de Operações da Soprano, lembrando que utilizam, também, o transporte aéreo, para atender a urgência do cliente.

Para a armazenagem, a empresa tem dois CDs de expedição, um localizado em Campo Grande, que expede as divisões Metálica, Elétrica e Gases, e outro em Farroupilha, que expede as Utilidades Plásticas. Mesmo com toda esta estrutura, Valter aponta que são enfrenta-

dos vários desafios logísticos. Por exemplo, agilidade, para conseguir manter o prazo competitivo, estando em torno de 700 km mais distante que os principais concorrentes. Outro desafio é a conciliação dos negócios do Grupo na mesma operação, ou seja, conseguir conciliar na mesma operação de transporte, materiais elétricos, gases de refrigeração, utilidades plásticas, metais e componentes, entre outros, gerando, assim, mais confiabilidade no processo ao cliente final, melhorias na gestão de custos e ganhos de prazos.

Por fim, outro desafio é a gestão de custos, ou seja, conseguir atribuir custo justo ao processo de transporte, para que os produtos cheguem



ao mercado consumidor também com valores justos e acessíveis.

O diretor de Operações aponta, também, como estes desafios são enfrentados: Engajamento Operacional, com escalonamento de carregamentos e direcionamento de esforços para o melhor atendimento dos clientes; rotas dinâmicas e direcionadas, ganhando tempo no transit time e sendo mais competitivo; e gerindo parcerias ganha-ganha com os fornecedores, com negociações e prazos transparentes e ações contínuas de melhorias.

Aliás, estas medidas também apontam para os diferenciais da logística da Soprano: utilização de empresas de referência do mercado como seus parceiros de entrega; rotas itinerantes, que agilizam e aproximam os mercados; e flexibilidade junto às necessidades dos clientes.

“A logística da Soprano está estruturada para as necessidades do cliente, com acompanhamento e gestão de agendas de entrega, agilidade e transparência nas tratativas, atendimento personalizado e custo apropriado ao produto que trabalha”, comenta Valter. Ele também revela que o mercado vem passando por renovação muito acentuada, focado no e-commerce e tempo de atendimento. A segmentação da Soprano está ligada a comércio/varejo, o que fez com que a empresa promovesse ações para trazer agilidade e confiabilidade aos processos, para abastecer seus clientes na velocidade que os mesmos precisam para se manterem competitivos nas vendas físicas, comparado ao mercado eletrônico.

Por traz destas ações está toda uma tecnologia adotada pela empresa: Gerenciamento de Docas – Utilizado para

gerenciar os espaços de carregamento e agilizar a expedição de materiais volumosos; WMS – Utilizado para agilizar a armazenagem, expedição e controle de estoques; Software de Gestão de Fretes, para auditar, monitorar e alinhar valores pagos, gerir agendas de entregas, monitorar e controlar os desempenhos dos parceiros de entrega; BI – Associado ao Software de Gestão, a Soprano utiliza o BI, para monitorar os índices de desempenho SLA, KPIS e gerir os controles de tempo e qualidade.

Pandemia – Sobre o que mudou na logística da empresa em função da pandemia, o diretor de Operações aponta que a logística dentro do Grupo Soprano teve uma reformulação, com uma nova estrutura (equipe corporativa), direcionamento para qualidade e primando pela troca de conhecimento com fornecedores e executando em conjunto ações de resiliência com fornecedores e clientes para ultrapassar o momento pandêmico.

Também houve a busca por novas parcerias, com fornecedores regionais especializados no perfil de carga da Soprano, e atendimento mais próximo ao cliente, buscando interagir de forma a evitar que os fatores sanitários externos não impactassem na execução das atividades logística, e o grau de atendimento junto aos clientes continuasse em nível satisfatório.

“As mudanças realizadas são atemporais, pois são ajustes direcionados às novas exigências de mercado e às necessidades de consumo dos clientes. O foco e o direcionamento para agilidade e qualidade formam o alicerce para ganhos logísticos a médio e longo prazo dentro do Grupo”, completa Valter. [logweb](#)

PODCAST LOGWEB: A INFORMAÇÃO PRECISA TAMBÉM EM ÁUDIO

Boletim Semanal Logweb Podcast, a maneira mais fácil, rápida e prática de se atualizar com as principais notícias da semana. **Ouçá** enquanto caminha, dirige, trabalha ou em qualquer ocasião!

Todas as sextas-feiras, nas plataformas **Deezer** e **Spotify**, no portal Logweb e em nossas redes sociais!

A sua empresa também pode ter **destaque especial** em nosso podcast, **com matérias exclusivas**.

Entre em contato com o nosso comercial pelo fone:

11 94382.7545



 @grupologweb

 Portal.e.Revista.Logweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

 t.me/logweb



Zebra Technologies passa a oferecer soluções de software com opções de SaaS para gestão de trabalho

A Zebra Technologies Corporation anunciou ao mercado a ampliação de seu portfólio de soluções de software com opções de SaaS (Software as a Service). O objetivo é ajudar os principais líderes empresariais da América Latina a administrar a força de trabalho e o alto volume de tarefas das operações. As ferramentas aumentam a conectividade, visibilidade e produtividade dos trabalhadores de diversos setores, ajudando a atender a demanda dos clientes.

“Os tomadores de decisão querem e precisam focar no crescimento da lucratividade e das vendas e, para isso, precisam de ferramentas que tornem mais simples e fácil a administração de suas operações, desde a tarefa mais simples até processos mais complexos”, declarou o diretor de Soluções de Software para América Latina, Dieter Avella, durante evento virtual.

Em sua apresentação, ele comentou que um trabalhador, por exemplo, sem horário de trabalho otimizado, acaba sofrendo ansiedade. “Nossas soluções permitem que essa pessoa balanceie seu fluxo de trabalho de forma inteligente, pois o sistema mostra as tarefas prioritizadas de acordo com o fluxo do dia da empresa. Assim, o trabalhador tem clareza para executar melhor suas tarefas. Essa satisfação se reflete na melhor experiência do cliente. A transformação ocorre não só em como o funcionário usa a tecnologia, mas também na forma com que tudo



Avella: “É necessário aumentar a experiência dos trabalhadores da primeira linha para que estejam empoderados e possam cumprir as tarefas com autonomia”

é operado, diminuindo erros e aumentando a produtividade.”

Para que uma loja, uma indústria, um hospital, uma farmácia, um supermercado ou qualquer outra empresa possa atender às necessidades dos clientes, é preciso usar a tecnologia também nos locais onde estão sendo fabricados os produ-

tos, onde se realizam as vendas, onde os produtos são coletados, no atendimento ao paciente, etc. “É fundamental aumentar a experiência dos trabalhadores da primeira linha para que estejam empoderados e possam cumprir as tarefas com autonomia, clareza e facilidade no uso da tecnologia, para oferecer um atendimento ágil e dinâmico.” Com apenas uma solução de comunicação e colaboração, o profissional pode mandar mensagens de áudio e vídeo e ser localizado onde estiver, não precisa ter e-mail. Isso beneficia toda a indústria e onde é necessário integração entre as pessoas.

Em sua apresentação, o diretor de Soluções de Software para América Latina da Zebra também falou sobre as novas tendências do mercado em virtude da pandemia. Segundo ele, não houve mudança em razão do coronavírus. O que aconteceu foi a antecipação de tendências relacionadas à agilidade nos tempos de entrega, por

A solução Workforce Connect permite o envio de mensagem relevante para grupos, por exemplo algum anúncio, propaganda ou incentivo





exemplo, omnichannel e análise preditiva com Inteligência Artificial. Outra tendência é a necessidade de as empresas implementarem ferramentas em curto prazo. E isso se consegue com o uso de soluções em nuvem, pois são de fácil implementação, escaláveis e flexíveis. Para Avella, a nuvem veio para ficar. “As novidades da Zebra buscam atender essas tendências e estão focadas nos colaboradores.”

Soluções


As novas soluções de software são compostas por quatro ofertas principais, que garantem uma experiência melhor aos clientes por meio da capacitação de funcionários, da agilidade na execução das tarefas, da total visibilidade do que está acontecendo no negócio e do conhecimento de fatores externos que o impactam.

Uma delas é a Workforce Connect, solução de comunicação unificada para equipes, com o objetivo de oferecer uma melhor conexão entre todas as pessoas envolvidas em um ou mais processos. Quando os líderes podem se comunicar efetivamente com seus colaboradores, que também se comunicam entre si, fluxos são mais redondos e decisões são tomadas em tempo hábil e de maneira precisa. Combina eficiência e segurança, seja por voz, mensagem ou imagens. O download do app pode ser feito no Google Play e na Apple Store em dispositivo Zebra ou não.

José Carlos de Freitas, consultor de soluções de software WFC & ZPA, ex-

plicou que algumas de suas características são: envio de mensagem relevante para grupos, por exemplo, algum anúncio, propaganda ou incentivo; histórico de localização em tempo real através de mapa; alerta de emergência por detecção de queda; e gestão de tarefas a partir do dispositivo móvel.

A segunda é a Analítica Prescritiva de ZebraTM (ZPA na sigla em inglês), solução analítica prescritiva que permite aos tomadores de decisão agir não apenas a tempo, mas também antecipando próximos movimentos dentro da operação, com base em insights e informações do cotidiano do negócio. Já a SmartCountTM é voltada para empresas que precisam de gerenciamento de estoque realmente rápido e preciso. Por fim está a Reflexis, empresa que foi adquirida pela companhia em 2020. Com ela, a Zebra entra no mundo da gestão de pessoas e tudo relacionado à execução de tarefas para alcançar maior produtividade, satisfação dos funcionários e qualidade no atendimento ao cliente.

A Zebra contará com uma equipe especializada em toda a América Latina, inclusive no Brasil, para levar o novo portfólio de software aos clientes. O trabalho de implementação das soluções é feito diretamente a partir de um grupo de serviços ou por canais integradores. “As soluções podem ser conectadas a qualquer base de dados. Também acompanhamos o cliente antes, durante e depois do processo. A gestão da mudança é muito importante”, salientou Avella. 

LUZ, CÂMERA, AÇÃO!

Acesse o Canal Logweb no nosso site, ou diretamente no **You Tube, e assista a conteúdo relevante na área de **Supply Chain** preparado com todo cuidado pela equipe da Logweb. Entre outros, você vai encontrar vídeos sobre tendências tecnológicas, RFID e Inteligência Artificial.**

Aproveite, também, para divulgar sua marca em mais esta mídia!

Entre em contato com o nosso comercial pelo fone:

11 94382.7545



www.youtube.com/c/CanalLogweb



Como as empresas estão enxergando a LGPD?

O IPTC – Instituto Paulista de Transporte de Cargas realizou, em abril deste ano, uma pesquisa com empresários do setor de transportes para entender melhor as práticas adotadas pelas empresas na adequação à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

A pesquisa foi elaborada em conjunto com o SETCESP, a CNT (Confederação Nacional dos Transportes) e a FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo), como instrumento de apoio de um Manual de Boas Práticas elaborado pela Confederação, a ser divulgado em breve. Apesar da pesquisa ter uma finalidade específica na criação deste documento, ela nos trouxe resultados interessantes. O questionário on-line foi aplicado entre 1º e 09 de abril, coletando 128 respostas, das quais 121 foram validadas. O primeiro resultado que vale ser destacado foi em relação ao estágio atual que as empresas se encontram em relação à adequação: 39% das empresas estão com este processo iniciado, sendo a maior parcela ainda nos estágios preliminares e intermediários da adequação, enquanto poucas empresas já finalizaram o processo.

Das empresas que ainda não começaram os trabalhos de adequação, foi relatada a intenção de iniciá-los em breve, ou então, de necessitarem de algum direcionamento das entidades sobre como realizar este processo. Essas companhias afirmaram reconhecer a importância do tema e sustentam que estão atentas às modificações que esta lei vem causando.

A pesquisa aproveitou para mapear as principais atividades que

lidam com dados sensíveis, como, por exemplo, aquelas relacionadas à segurança do trabalho, ligadas ao recurso humano, respectivamente ao recebimento de multas de trânsito, de processos judiciais em geral e de captura de imagens e vídeos nas empresas ou a bordo dos veículos.

Estes são apenas alguns dos pontos de destaque, porém outros pontos foram citados, que precisam ser revistos pelas empresas, como: cadastro de clientes, sistemas de rastreamento de veículos, emissão de documentos (como o CT-e), autorizações de trânsito de veículos, intranet, aplicativos em geral utilizados pelas empresas e formulários internos. Lembrando que dados sensíveis, pela definição da lei, são dados pessoais sobre origem racial ou étnica, convicção religiosa, opinião política, filiação a sindicato ou a organização de caráter religioso, filosófico ou político, dado referente à saúde ou à vida sexual, dado genético ou biométrico.

Em relação ao tratamento e disponibilização de dados, as empresas ainda demonstraram dúvidas para implementar sistemas que permitam aos usuários requisitarem quais dados estão em posse da empresa, o que é exigido pela lei. Cerca de 51% das empresas não possuem uma estruturação em relação ao tratamento de dados, mas grande parcela destas já contempla a eliminação de dados pessoais quando estes não são mais necessários. Mais da metade das empresas também afirma que já possuem um procedimento formal para que os dados pessoais sejam solicitados, atualizados ou excluídos pelas pessoas, o que demonstra que já há uma preocupação e



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

até uma maturidade por parte das empresas na adequação.

A pesquisa ainda demonstrou que a maioria das empresas não utiliza coleta biométrica no seu dia-a-dia, ponto polêmico da LGPD. Das que utilizam, a maioria tem como objetivo processos internos, como controle de ponto, acesso a salas e departamentos.

A LGPD veio para melhorar a privacidade das pessoas físicas e proteger o direito delas em relação aos abusos que ferem a liberdade e a proteção das pessoas. O tratamento de cada informação pessoal deve ser feito com fins específicos, legítimos, explícitos e informados. Ou seja, as empresas devem explicar para que usarão cada um dos dados pessoais.

A adequação deve estar na mira de todas as empresas de transporte, pois como foi relatado na pesquisa, há diversas atividades nas quais ocorre o manuseio de dados pessoais e, em vista disso, são passíveis de serem autuadas na nova lei. Fiquem atentos à LGPD. lcpweb

Novo pneu Multi Energy Z da Michelin oferece redução de 4,4% no consumo de combustível

Focando na sustentabilidade, a Michelin lançou o pneu 295/80 R22.5 X Multi Energy Z, para transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Indicado para todas as posições, é otimizado para eixos direcionais e aplicação nos mais variados tipos de veículos.

Desenvolvido para as estradas brasileiras, o produto teve seu diferencial comprovado em teste auditado pelo instituto independente Dekra, que apontou que o novo pneu oferece uma diminuição em média de 4,4% no consumo de combustível em relação aos principais concorrentes da categoria.

“Como o pneu influencia em torno de 20% o consumo de combustível do veículo, a sua escolha impacta diretamente não só o meio ambiente, como o bolso do frotista”, explicou Ruy Ferreira, diretor comercial da Michelin América do Sul, durante a coletiva de lançamento.

Por exemplo, ao utilizar por um ano o Multi Energy Z em uma frota de 50 ônibus rodoviários, com uma quilometragem mensal de 10.000 Km, com um consumo 3,5 Km/litro, a estimativa é de uso de cerca de 75 mil litros de diesel. Dessa forma, economiza-se, durante o período, aproximadamente 286 mil reais, além de evitar a emissão de mais de 200 mil kgs de CO₂ na atmosfera – equivalente ao plantio de 8.026 árvores. Em breve, os novos pneus serão testados em veículos de carga. Na apresentação, além do resultado do teste, Alessandra Rudloff,

diretora de marketing da América do Sul, disse que a empresa identificou, através de uma pesquisa, que as principais dores dos clientes são segurança, pontualidade e controle de custos.

No item controle de custos, dois itens impactam diretamente: combustível (30% dos custos operacionais) e pneus (10%). “Com vista nisso, a nova solução trará um diferencial enorme em termos de custos e benefícios para o meio ambiente”, ressaltou.

Diferenciais

O novo pneu conta com a tecnologia Michelin X Core, que consiste em um exclusivo composto interno de alta tecnologia com proteção em nylon em volta do aro. A grande novidade é a tecnologia Infinicoil, que reduz a resistência ao rolamento, contribuindo para a redução do consumo de combustível, preservando o rendimento quilométrico e a segurança.

“A menor resistência ao rolamento é proporcionada pelo desenho da banda de rodagem e o composto de borracha Energy aliados à carcaça de alta tecnologia”, expôs Paulo Francischelli, gerente de segmento da Michelin América do Sul.

Na tecnologia desenvolvida e patenteada pela empresa, o pneu contém 4 sulcos, sendo 2 abertos e 2 ocultos a serem expostos ao longo de sua 1ª vida, garantindo o mesmo nível de aderência durante a utilização.

Isso ocorre devido à união das es-

cultura Regenion e Blocante, que proporciona um desgaste mais lento e uniforme da banda de rodagem, maior aderência em solo seco e molhado, além de reduzir danos causados por perfurações na banda de rodagem devido aos sulcos mais fechados.

Em breve, a marca disponibilizará a banda de rodagem X Multi Energy Z que, combinada com a carcaça Michelin X Core e com a tecnologia Infinicoil, proporcionará uma significativa diminuição da resistência ao rolamento em relação aos pneus recapados disponíveis no mercado. [Logweb](#)

O novo pneu contém 4 sulcos, sendo 2 abertos e 2 ocultos a serem expostos ao longo de sua 1ª vida



Prevenção é sempre a melhor opção, por isso é tão importante a contratação do seguro de transportes

Além disso, as pessoas jurídicas são obrigadas a segurar os bens ou mercadorias de sua propriedade contra riscos inerentes aos transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e hidroviários.

O seguro de transportes é um produto aplicável para diversas operações multimodais e logísticas existentes no país e serve para garantir eventuais perdas dos produtos e mercadorias transportadas e movimentadas nestas operações. Assim explica André Valgas, diretor comercial de Transportes da Alper Cargo, abrindo esta matéria dedicada a seguros.

Como complementa Rose Matos, gerente do Porto Seguro Transportes, sua função é mitigar os inúmeros riscos aos quais as cargas são expostas da origem ao destino final, como acidentes rodoviários, roubos, operações de carga e descarga, permanência nos depósitos dos transportadores, entre outros.

O seguro de transportes é composto por uma cobertura básica, de contratação automática, e pelas coberturas adicionais, que cobrem riscos não contemplados na modalidade básica, e contra os quais o segurado opcionalmente pode se garantir, mediante o pagamento de prêmio adicional, acrescenta Sérgio Caron, diretor de Marine e Cargo da Marsh Brasil.

De acordo com o capítulo VI do Decreto nº 61.867/1967, que regulamenta os seguros obrigatórios previstos no artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, as pessoas jurídicas são obrigadas a segurar os bens ou mercadorias de sua proprie-



Rose, do Porto Seguro Transportes, diz que o papel da transportadora na segurança da carga está na averbação correta do transporte, entre outros

dade contra riscos inerentes aos transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e hidroviários, quando objeto de transporte no território nacional. É o que adiciona Ivor Moreno, head de Transportador e Inovação da Argo Seguros.

Maiores dúvidas

O desconhecimento da obrigatoriedade da contratação de seguro para cobrir qualquer bem que esteja sendo transportado é o que mais a Argo Seguros tem apontado como dúvidas das empresas, segundo Ivor. “Todo embarcador está sujeito a multa, caso não tenha contratado o seguro para a sua carga”, ressalta.

Outro ponto muito comum de confusão, ainda de acordo com ele, é entender que o transportador está lhe fornecendo o seguro. “Esta interpretação não é correta, pois o transportador é obrigado também a contratar um seguro para garantir os danos que ele causar à mercadoria.”

Assim, em uma viagem, a mesma carga deve ter dois seguros:

1. O primeiro é contratado pelo embarcador e cobrirá qualquer dano de causa externa à carga e



também poderá se estender à armazenagem;

2. O segundo é contratado pelo transportador para garantir reembolso a terceiros (proprietários das mercadorias) caso, durante a viagem, ocorra algum acidente, incêndio com o veículo transportador e, conseqüentemente, com a carga.

“Assim, o seguro do embarcador é muito mais amplo que o do transportador e, apesar de os dois cobrirem o mesmo bem (carga sendo transportada), ambos possuem obrigatoriedade de contratação”, reforça o head de Transportador e Inovação da Argo.

Para André, da Alper Cargo, as principais dúvidas observadas no mercado são sobre o enquadramento das operações para melhor adequar as condições e coberturas dos seguros de transportes disponíveis e garantir eventuais perdas, em caso de sinistros ocorridos nas operações.

As coberturas oferecidas pelo seguro e qual o tipo de suporte que o embarcador recebe no caso de concretização de um sinistro estão na lista de Diego Bereta Gomes, diretor de Transporte da Chubb Seguros. “O embarcador quer saber como deve proceder para ter seus prejuízos ressarcidos, qual o suporte e a infraestrutura oferecidos”, explica.

Papel da transportadora

Todo o processo do transporte das cargas até chegar ao cliente final é uma operação repleta de detalhes e desafios que merecem toda a atenção das transportadoras quanto à sua execução, avalia Valdo Alves, diretor de Transportes da Tokio Marine Seguradora.

“Diante disso, acredito que o principal papel das transportadoras para assegurar a segurança das cargas é adotar, cada vez mais, práticas de gestão de risco adequadas, aliadas ao uso de tecno-

logias para dirimir ao máximo os riscos durante a viagem”, expõe.

Ele ressalta que o gerenciamento de riscos é muito importante, pois envolve o planejamento de rotas, o treinamento de todos os profissionais envolvidos (não somente motoristas) e a manutenção de veículos para efetivamente mitigar as possíveis perdas.

“Além disso, as transportadoras precisam pensar à frente, no que pode acontecer durante o trajeto e, por isso, é tão importante



Diego, da Chubb: “O embarcador quer saber como deve proceder para ter seus prejuízos ressarcidos e qual o suporte e a infraestrutura oferecidos”

a contratação de um seguro de transportes, pois a prevenção é sempre a melhor opção”, acrescenta Valdo.

Sérgio, da Marsh Brasil, adiciona ser fundamental que a transportadora cumpra fielmente o plano de gerenciamento de risco estabelecido em apólice e formalizado nos contratos entre as partes no que diz respeito aos eventos relacionados a roubo/furto. “Igualmente importantes são o treinamento e a reciclagem de seus profissionais com foco em mitigar perdas decorrentes de acidentes e avarias.” Além de seguir um plano de gerenciamento de riscos, Rose, do Porto Seguro Transportes, diz que o papel da transportadora na se-

gurança da carga está na averbação correta do transporte, na seleção de motoristas qualificados e responsáveis e em ter veículos em plenas condições de utilização.

O que avaliar

A contratação de um Seguro de Transportes, apesar de ser simples, envolve vários fatores que merecem a atenção do embarcador e do transportador, ressalta Valdo, da Tokio Marine.

Antes de tudo, é fundamental que



Sérgio, da Marsh Brasil, destaca ser fundamental que a transportadora cumpra fielmente o plano de gerenciamento de risco estabelecido em apólice

o seguro de cargas seja contratado por meio da intermediação de um corretor de seguros especializado, pois ele vai ajudar o cliente a entender todos os pormenores da apólice, bem como indicar o produto que melhor se adequa às suas necessidades. Além disso, é necessário que ele entenda as garantias descritas no contrato e conheça as coberturas envolvidas para evitar imprevistos e problemas futuros.

Outros pontos fundamentais são a necessidade da correta averbação do embarque/viagens e nos prazos estipulados e que o segurado adote e cumpra todas as medidas protecionais (gerenciamento de risco) exigidas na apólice ao risco,

pois são alguns dos fatores determinantes no processo indenizatório do sinistro. “Fora isso, ele também precisa ficar atento aos limites da apólice contratada, especialmente quanto aos valores de carga segurados”, continua Valdo. Por fim, outras questões também precisam ser avaliadas, como opções do pagamento de sinistro, avaliação do percentual referente à franquia, período de carência, coberturas básicas, coberturas adicionais, modalidades de indenização, entre outros. “O cliente e o corretor precisam estar bem atentos a esses pontos para que não ocorram transtornos e possíveis perdas do direito à cobertura em caso de sinistros”, frisa o diretor de Transportes da Tokio Marine.

Principais ocorrências

As principais ocorrências no transportes de cargas e cobertas pelos seguros são: acidentes com o veículo transportador que trazem danos às mercadorias, roubo de carga e avarias nas cargas em detrimento da movimentação e transportes, como expõe André, da Alper Cargo.

Como as ocorrências dependem do modal, Valdo, da Tokio Marine, explica as particularidades de cada um. No rodoviário, o roubo ainda é o maior risco. Contudo, nos últimos dois anos, o mercado tem percebido um aumento no número de acidentes e no valor agregado dessas perdas. “Como temos caminhões com capacidade cada vez maior de carga, como os bitrens, temos, consequentemente, perdas maiores em caso de acidentes”, comenta. Com relação ao modal ferroviário, o principal risco é o descarrilamento dos trens. A malha ferroviária do Brasil é muito antiga e, em boa parte, inadequada para o transporte. “Em muitos casos, devido ao difícil acesso ao local do acidente e como o maior interesse dos administradores é liberar

a via, há a perda total da carga”, continua Valdo.

No aéreo, os maiores riscos são o roubo e o extravio de cargas nos aeroportos do país. E por fim, no aquaviário, é necessário diferenciar o transporte fluvial e o marítimo. No fluvial, o maior risco é a balsa ficar à deriva e/ou afundar. No marítimo, o maior risco está na operação de carga e descarga e na permanência de mercadorias nas chamadas zonas primárias, onde há registros de ocorrências de roubos e avarias. E falando em modais... há diferença no seguro? Sim, responde André, da Alper Cargo. No caso



Para **André**, da Alper Cargo, as principais dúvidas observadas no mercado são sobre o enquadramento das operações para garantir eventuais perdas



A contratação de um Seguro de Transportes é simples, mas o segurado deve ficar atento aos limites da apólice, explica **Valdo**, da Tokio Marine



Segundo **Ivor**, da Argo, além do embarcador, o transportador é obrigado também a contratar um seguro para garantir os danos causados à mercadoria

do transportador, a empresa é responsável pelo bem a ela entregue para transportes, portanto, os seguros contratados são de responsabilidade civil. Já no caso dos embarcadores, são contratados seguros para seu próprio produto ou mercadoria, portanto trata-se de seguro de bens próprios. “Ambos os casos têm coberturas parecidas ou complementares, porém coberturas específicas para cada tipo de modal”, reforça.

Para Ivor, da Argo Seguros, a diferença é relativa à análise de risco. No caso do embarcador, por

exemplo, ele precisa se atentar às coberturas contratadas e informar sempre os modais e os limites necessários para cada modal utilizado, considerando inclusive eventual armazenagem intermediária que pode ocorrer durante as viagens.

“Definitivamente, os riscos são diferentes, por exemplo, os valores transportados são limitados aos espaços físicos, e uma locomotiva ou balsa possui uma capacidade física muito maior que um caminhão. Assim, a avaliação da seguradora passa pela exposição da possível perda”, explica. **lccjweb**

Seal Sistemas e LDM se unem para criar unidade de negócios focada em consultoria logística

Acaba de chegar ao mercado a Seal Logistics, criada para oferecer serviços de consultoria e implementação de sistemas em logística. A nova unidade de negócios da Seal Sistemas inicia suas operações a partir de uma parceria estratégica com a LDM, companhia mexicana considerada uma das líderes do mercado latino-americano em serviços que combinam consultoria e tecnologia para potencializar a cadeia de suprimentos.

Com a nova empresa, a Seal Sistemas complementa seu portfólio com serviços especializados em consultoria estratégica. A marca atua há 31 anos na integração e no desenvolvimento de tecnologias para inovar e melhorar a performance em Centros de Distribuição, galpões logísticos e transportadoras, entre outros players da cadeia.

Já a LDM possui 19 anos de experiência em consultoria, desenvolvimento e implementação de soluções integradas para fortalecer a cadeia de abastecimento e os processos logísticos de companhias de vários segmentos empresariais, como bens de consumo, farmacêutico, vestuário, distribuição, transporte logístico, varejo e manufatura. A companhia acumula cerca de 800 projetos de implementação e melhoria para mais de 500 clientes baseados no México e em outros nove países na América Latina, incluindo o Brasil.

“A nova unidade de negócios estende toda a nossa expertise tecnológica no mercado logístico também para a oferta de serviços consulti-



A Seal Logistics oferece um serviço avançado de consultoria que permite revigorar a modernização das operações logísticas

vos. Uma iniciativa muito importante, em linha com a nossa capacidade de oferecer um amplo portfólio de serviços para toda a cadeia de abastecimento – e que também atende uma demanda importante dos nossos clientes”, diz Wagner Bernardes, CEO da Seal Sistemas.

Consultoria avançada

A Seal Logistics traz ao mercado brasileiro um serviço avançado de consultoria que permite revigorar a modernização das operações logísticas, visando ampliar a competitividade da indústria por meio da automação e da transição para a Indústria 4.0. Essa é a mais recente etapa do processo de industrialização no mundo, abrangendo automação e digitalização de atividades com a aplicação de conhecimentos em robótica, IoT, IA e Big Data.

O mercado brasileiro, em particular, tem um grande potencial de crescimento nessa área. Um estudo da CNI – Confederação Nacional da Indústria revela que empresas com tecnologias

avançadas reagiram melhor à crise provocada pela pandemia da Covid-19. A pesquisa indica que o investimento em soluções baseadas no conceito de indústria 4.0 é revertido em lucratividade, melhores perspectivas e maior capacidade de adaptação do negócio dentro de um cenário adverso. Entre as empresas que possuem até três tecnologias integradas aos seus processos produtivos, 54% já registravam em novembro de 2020 um lucro igual ou maior do que no período pré-pandemia.

“A modernização e a digitalização da cadeia de suprimentos nas empresas latino-americanas representam os principais desafios do negócio. Na LDM, temos o compromisso de desenvolver, junto com a Seal Sistemas, a competitividade logística das empresas brasileiras para capacitá-las com a melhor tecnologia, processos e especialização de suas equipes, a fim de ajudá-los a alcançar a satisfação e a fidelização de seus clientes”, afirma Jose Ambe, CEO da LDM. 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 **21 a 23 de setembro 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!

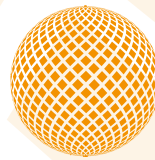
A FEIRA

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, intralógica, armazenagem, equipamentos, tecnologia, condomínios logísticos, entre outros.

CONTATO

11 **4087.3188**
11 **94382.7545**



EXPO

Logweb W6connect

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 das empresas: Bayer, L'Oréal, Ambev, Pierre Fabre, Reckitt, Levi's, Hospital Sírio-Libanês, MSD Brasil, Atlas Schindler, DIA Brasil, NEC e muitos outros.

PATROCINADORES

ve|oe

Repom™
uma marca Edenred

APOIO

ABOL Associação Brasileira de Operadores Logísticos

ABRALOG
Associação Brasileira de Logística

ANFARLOG
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FARMACÊUTICOS ATUANTES EM LOGÍSTICA

FEED

Senior
Tecnologia para Gestão

Runtec
A Logística que Inova.

PARTNERS

REVISTA **Logweb**
referência em logística

ORGANIZAÇÃO

INSTITUTO **Logweb**
de Logística e Supply Chain

ILOG - INSTITUTO LOGWEB
DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN

W6connect

W6CONNECT
EVENTS

www.feiravirtualdelogistica.com.br

Yusen Logistics do Brasil

A Yusen Logistics tem um novo gerente de vendas no Brasil. Ricardo Valadão assumiu recentemente essa posição e chega para comandar a área comercial da companhia na divisão de International Freight Forwarder. Com 25 anos de carreira, o executivo tem passagem por grandes empresas multinacionais, como Panalpina, DB Schenker, CEVA e Gefco. Graduado em Administração de Empresas pela Universidade Católica de Santos, o novo gestor tem pós-graduação em Marketing Internacional e Serviços Comerciais, pela Fundação Getúlio Vargas.

Carrefour

O grupo francês Carrefour informou que seu conselho de administração indicou Stéphane Maquaire para o cargo de presidente (CEO) do Grupo Carrefour Brasil, no lugar de Noël Prioux, a partir de 1º de setembro ou data da efetiva da posse de Maquaire, ainda sujeita à concessão de visto de trabalho pelo Ministério da Justiça. Maquaire está no Grupo Carrefour desde

2019 como CEO do Grupo Carrefour Argentina. E também já atuou como CEO em companhias como Mono-prix, Vivarte e Manor. Após a troca de cargo, Prioux manterá sua posição como diretor executivo da América Latina até o fim do ano como parte de um processo de transição.

eCOMEX-NSI

A eCOMEX-NSI, desenvolvedora de aplicativos para otimização da gestão de processos de comércio exterior, anuncia a chegada de Nathalia Amorim. Com mais de 11 anos de atuação na área, ela é graduada em Administração de Empresas, com MBA em Logística e Comércio Internacional. Integrando o time de especialistas em Comex, a executiva traz sua bagagem em processos de importação, exportação, agenciamento de cargas e logística internacional. Além de professora, palestrante e mentora, Nathalia também é fundadora do Comex na Prática, uma plataforma voltada para educação, criada com o objetivo de trazer uma interatividade

maior para profissionais e estudantes de Comércio Exterior. Lecionando Comércio Exterior para Relações Internacionais na ENFRI – Escola Nacional de Formação em Relações Internacionais, também é mentora da empresa Júnior da turma de Relações Internacionais da UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

ABINC

A ABINC – Associação Brasileira de Internet das Coisas anuncia dois novos membros. Yanis Cardoso Stoyannis, Customer Security Director LATAM da Ericsson, assume a presidência do Comitê de Segurança. Já María Benintende, principal analista da unidade de negócios de Energia e Meio Ambiente da Frost & Sullivan, chega para comandar o Comitê de Utilities. Stoyannis é engenheiro com mais de 30 anos de experiência em Tecnologias de Segurança e Informação, Redes de Comunicação, Governança, Privacidade e Proteção de Dados. É professor de MBA em Segurança Cibernética em Telecomunicações e Internet.

María tem mestrado em Energia pela Universidade de Buenos Aires e pós-graduações em Gestão de Projetos de Petróleo e Gás pelo Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) e em Relações com Investidores pela Saint Paul Business School no Brasil.

Librelato

Silvio Campos é o novo diretor comercial da Librelato, uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários do país. O executivo assume toda a operação comercial da empresa para o Brasil, alguns mercados estratégicos da América Latina e a exportação para a África Oriental. Formado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal de Santa Catarina e com mestrado em Economia Industrial e Gestão Internacional em Nancy, na França, o executivo tem uma trajetória de quase 15 anos nos setores automotivo e de máquinas agrícolas.

Coopercarga

Leandro Kolton Rocha assumiu a Diretoria Comercial do grupo Coopercarga. Ele é natural de

Jaguarão, no Rio Grande do Sul. Viveu em Porto Alegre, onde cursou administração na PUC; em Canoas, onde começou sua trajetória na Coopercarga como estagiário; em Recife, onde atuou como gerente e gerente regional do Norte e Nordeste. Rocha tem dezessete anos de história na empresa.

Freto

O Freto, logtech que acaba de receber um investimento estratégico de R\$ 22,5 milhões, está reforçando sua equipe de gestão. Rolf Andersen, executivo dinamarquês com ampla experiência em logística e tecnologia, chega à empresa para assumir o cargo de diretor financeiro (CFO). O profissional acumula passagens na Maersk e, mais recentemente, na Butirama Mineração, em ambas ocupando a posição de CFO. O primeiro desafio do executivo é construir uma estrutura financeira própria para o Freto, já que a empresa esteve nos últimos dois anos ligada ao Grupo Ticket e agora opera de forma independente.

anúncios

Alper.....	21
Braspress.....	19
Expo Logweb	
W6connect	52 e 53
Fronius	27
Geotab	17
GLP	7
Grupo Toniato.....	5
Kivnon	29
Logweb.....	11, 43 e 45
Minuano	39
Retrak.....	4ª Capa
Sênior.....	2ª Capa
Veloe	15
Fórum Ilos.....	23
Webinar Logweb/ W6connect	41

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, Telegram, Twitter e Instagram.

É só acessar. Está tudo **facilmente disponível.**



ALUGUEL DE EMPILHADEIRAS é aqui



2,75t



1,6t



1,6t



2,0t



2,5t



até
18,0t



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t - elevação até 13m