



A LOGÍSTICA FARMACÊUTICA E AS MUDANÇAS TRAZIDAS PELA PANDEMIA



Nº 222 OUTUBRO 2021

CARGAS ESPECIAIS

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

Logística setorial ampliada

Esta edição de *Logweb* amplia a tradicional seção “Logística Setorial”. Começamos pela nossa capa, com foco na logística farmacêutica, abordando as mudanças trazidas pela pandemia, o que a nova realidade do mercado passou a exigir dos Operadores Logísticos e das transportadoras, como deve se comportar a logística do setor farmacêutico após a “volta ao normal” e as tendências e, mais genericamente, as características e os diferenciais desta logística e os maiores problemas enfrentados. Destaque especial à implementação da RDC 430, da Anvisa, que começa a valer em março de 2022.

Na cobertura deste segmento, ainda temos a participação de uma grande empresa farmacêutica, que detalha suas operações.

Outro foco é na logística do setor químico e petroquímico, também destacando as mudanças mais impactantes trazidas pela pandemia e o que passou a ser exigido dos Operadores Logísticos e das transportadoras, as características e os diferenciais, o que considerar na hora de contratar um OL ou uma transportadora e os maiores problemas enfrentados.

Aqui também temos a participação de três embarcadores de peso. Eles “abrem” a sua logística, num segmento pautado por várias imposições de segurança.

Sob a aba “Cargas Especiais”, nosso terceiro foco da Logística Setorial envolve a atuação de OLs e transportadoras nos segmentos de Maquinários e Equipamentos, Cargas Congeladas e Resfriadas e Transporte de Valores. Aqui, os representantes de cada setor falam sobre as peculiaridades, as tendências e muitos outros assuntos.

Outras matérias ainda integram esta edição: sobre plataforma de dados e insights para transportes que descomplica a ciência de dados para torná-la acessível a empresas de todos os portes; software que ajuda CDs e armazéns com operação 24 horas a se organizarem no que diz respeito à gestão de escalas de seus profissionais; e sobre a importância da Dark Store no desenvolvimento logístico do e-commerce.

E a entrevista da edição é com um respeitado profissional do setor de transporte rodoviário de cargas, que fala sobre a greve dos caminhoneiros e o segmento em si.

E, por falar em TRC, lembramos que a nossa próxima edição vai ser totalmente dedicada a ele, com participação dos fornecedores de serviços, embarcadores, montadoras de caminhões e fabricantes de implementos rodoviários, bem como de entidades de classe. Sem esquecer a participação das mulheres neste segmento.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 222 | Out 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 - Jundiaí – SP
Fone: 11 4087.3188

Diretor de Redação

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

Redação

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

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
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

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

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@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

Log. Setorial

- 6 Setor Químico e Petroquímico: Pandemia trouxe maior integração entre empresas e fornecedores, incluindo OLs e Transportadoras
- 12 Três embarcadores do segmento Químico e Petroquímico mostram a sua logística, atuando com o transporte rodoviário e com a cabotagem

Cargas Especiais

- 18 Congelados e Resfriados: É preciso atender determinações específicas e variadas e ter inúmeras certificações
- 24 Logística de Máquinas e Equipamentos: Movimentando peças de vários tamanhos, pesos e configurações
- 28 Transporte de Valores: Distribuição do auxílio emergencial em todo o país foi desafio para a logística

Capa

- 32 Pandemia acelerou otimização de processos na área farmacêutica que vieram para ficar
- 40 Embarcador farmacêutico: Desafio de atender ao mercado na Eurofarma é vencido com diversas atividades
- 43 Coluna SETCESP Políticas públicas que poluem o meio ambiente
- 46 Tecnologia Software ajuda CDs e armazéns com operação 24 horas a se organizarem
- 48 Tendências Dark Store adquire importância para o desenvolvimento logístico do e-commerce
- 52 Startup DataOcean descomplica dados para transportadoras, transformando-os em indicadores para gestão
- 53 Fique por dentro

Entrevista

- 50 Carlos Mira fala sobre a greve dos caminhoneiros. E também traça um cenário do transporte rodoviário de cargas hoje

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

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

Setor Químico e Petroquímico: Pandemia trouxe maior integração entre empresas e fornecedores, incluindo OLs e Transportadoras

Outras consequências foram: Implementação de tecnologias à gestão, mudanças nos prazos de entrega – para atender com mais eficiência os setores hospitalar, farmacêutico, de combustíveis e de alimentos – e frequência de reposição de mercadorias.

A Pandemia da Covid-19 veio para tocar na ferida de todas as empresas, expondo, sem aviso, suas fragilidades, uma vez que não havia uma referência para este tipo de crise mundial e, agora, analisando as projeções, desde o seu início, percebemos alguns equívocos. Então, cada gestor, cada CEO, assim como cada pai de família e estudante viu seu castelo de cartas desmoronar. E, para o setor de logística foi um baque!

“Embora a curva da demanda por itens de consumo tenha ido parar nas alturas, forçando mudanças rápidas para cumprir obrigações contratuais e, também, para manter a produção e distribuição de produtos, percebemos uma queda brusca nos transportes de alguns produtos químicos e petroquímicos, principalmente na importação e exportação. Foi neste momento que vimos grandes empresas parceiras se reestruturando de uma forma mais enxuta, apostando em uma boa gestão de Supply Chain, querendo enxergar toda a cadeia de uma forma completa, melhorando o rendimento de processos e da malha logística até os modais de transportes, e foi aí que nós entramos em ação.”

Foi nessa reestruturação – continua Luiz Gustavo Tassi, CEO e sócio proprietário da Tassi Transportes – que sentiram as maiores necessidades de mudanças. “Nós tínhamos duas opções, pisar no freio e aguardar a



“É em meio a toda a complexidade que está a beleza do transporte e a caracterização da logística do segmento Químico e Petroquímico”, romantiza Luiz Gustavo, da Tassi Transportes

pandemia passar ou investir em tecnologia para acompanhar esta onda. E ficamos com a segunda opção, investimos em uma frota movida a gás; desenvolvemos um Sistema de rastreamento de cargas para acompanhar a evolução dos nossos clientes e, mesmo em meio à crise, conseguimos crescer. Nesse momento,

que vou chamar de pós-pandemia (levando em consideração os avanços que tivemos desde o início e a ‘volta’ a essa nova realidade), as mudanças mais impactantes trazidas pela pandemia à logística do setor Químico e Petroquímico foram: maior integração entre empresas e fornecedores; implementação de tecnologias à gestão. Ainda sobre as mudanças mais impactantes trazidas pela pandemia à logística do setor químico, é válido lembrar da RDC 430/2020, que veio para aprimorar as disposições sobre as Boas Práticas de Distribuição, Armazenamento e Transporte de Medicamentos.”

Luiz Gustavo também enfatiza que estas mudanças não só vieram para ficar, mas ditaram a velocidade com que devemos abraçar as mudanças e prosseguir inovando, independente do setor que pertencemos. “Em uma visão macro, do meu ponto de vista, nós, transportadoras, estávamos, antes da pandemia, galgando os Steps de adequação à Logística



4.0. Tudo dentro do previsto, conforme o planejado, e a pandemia nos deu um choque de realidade. Quando temos empresas em um cenário mundial buscando pela inovação e implementando tecnologia, não tem como retroceder. Alguém inventou a roda e daí para a frente os meios de transportes só se desenvolveram – é nisto que eu acredito.”

Também falando sobre as mudanças mais impactantes trazidas pela pandemia à logística do setor Químico e Petroquímico, Adilson Santos, CEO do Grupo TGA – TGA Logística Transportes Nacionais e Internacionais, ressalta que tiveram que fazer muitas coisas diferentes com a pandemia. “No Grupo TGA, neste setor, a primeira coisa que mudou foi a questão dos prazos de entrega. Passamos a exigir um esforço maior da frota para que os insumos químicos pudessem chegar ao seu destino o mais rapidamente possível, apesar dos entraves daquela época – fechamento de rodovias, exigências de segurança humana, motoristas ainda em início de treinamento com as novas regras, greves de caminhoneiros, etc. Afinal, sem o transporte de químicos em tempo útil, setores como o hospitalar, farmacêutico, de combustíveis e de alimentos não teriam como sobreviver.”

Santos continua: “No ano passado, em entrevista a esta mesma revista, destacamos também as mudanças de mentalidade das empresas e consumidores, especialmente deste setor. ‘Preço de frete’ deu lugar a ‘flexibilidade no atendimento’. ‘Agilidade na entrega’ migrou para ‘uma entrega segura para todos.’”

Outra coisa que vem mudando, desde o ano passado, em relação a anos anteriores à pandemia, ainda segundo o CEO do Grupo TGA, é a frequência de reposição de mercadorias. Como as empresas agora têm estoques menores, a reposição está sendo feita em lotes menores e com maior frequência. “Também temos notado neste segmento um aumento na terceirização de serviços, especialmente

os de armazenagem e transporte e, também, a logística In-house.”

Santos acredita que estas mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar, e que a tendência é cada vez mais aprimorá-las. “Veja bem, a pandemia não foi só um episódio de saúde pública. Ela foi também um divisor de águas sem precedentes na História, nas relações humanas e na economia dos mercados, em todos os setores. Aprendemos com ela, ao custo de muito sofrimento, que segurança é melhor que agilidade; que prevenir



Nível de qualidade, segurança e estratégias ESG devem compor com peso relevante a avaliação na hora de contratar um OL ou transportadora, segundo **Ossani**, da Cavalinho

é melhor que saber consertar; que uma equipe enxuta, porém organizada e focada, é melhor que um time inteiro burocrático e desunido; enfim, aprendemos ainda que empatia com o cliente não é apenas uma forma de compreendê-lo, mas, sim, um elemento fundamental para os negócios, na escalada da competitividade.”

Paulo Ossani, diretor executivo da Transportes Cavalinho, também ressalta o descompasso no fluxo logístico das cadeias produtivas e os gargalos de abastecimento, resultando em falta de insumos e elevação acentuada dos custos. “Acreditamos que, a médio prazo, as cadeias voltam a ser restabelecidas à celeridade normal das operações, assim como em uma suavização dos custos inerentes ao processo.”

Exigências

Obviamente, esta nova realidade de mercado, imposta pela pandemia, passou a imputar novas exigências aos OLs e às transportadoras que atuam no setor.

“O setor teve que se reinventar para encontrar soluções digitais de trabalho remoto para suprir as necessidades das empresas. A nova realidade imposta pelo mercado trouxe consigo um ‘choque de eficiência’ para todos os players do setor de transportes”



Douglas Klock, da TW Transportes e Logística: A nova realidade imposta pelo mercado trouxe consigo um “choque de eficiência” para todos os players do setor de transportes

tes”, pontua Douglas Klock, gerente nacional de vendas e marketing da TW Transportes e Logística. A estas considerações, Amanda Adami, do setor de Marketing e vendas da Efitrans Transportes, acrescenta a modificação e o aperfeiçoamento dos modelos operacionais antes praticados; o enquadramento de serviço essencial; e o desempenho de uma das tarefas mais importantes do mundo, envolvendo o abastecimento de produtos diversos e aberturas de novas demandas de mercado, para a prestação de serviços logísticos e de transportes.

Por seu lado, Temer de Andrade Saad, diretor geral da Primeserv Logística e Serviços, entende que, com a menor movimentação, os clientes acabaram ficando mais criteriosos

na contratação, verificando com mais cautela toda a documentação legal exigida por lei, bem como as certificações.

“Desde quando iniciamos no transporte de produtos Químicos e Petroquímicos, também conhecidos popularmente como produtos perigosos, as operações seguiam regras específicas e, com o tempo, foram sendo identificadas e implementadas melhorias. Então, ao longo do tempo, as transportadoras que operam neste segmento já estavam acostumadas a trabalhar com uma fiscalização muito maior. E, hoje, todas as operadoras logísticas estão tendo que tomar um cuidado maior com relação ao manuseio dos produtos transportados. O mundo conheceu o poder de um inimigo invisível e tivemos que nos adaptar às diversas boas práticas – higiene, limpeza, transporte, rastreabilidade, atendimento e controle. É fato que muitas delas já eram exigidas, porém passaram por um sistema de parametrização e controle extremamente significativo. Além de seguirmos todas as legislações vigentes, também entendemos a importância de cumprirmos as novas regras de condutas de cada parceiro e, com isso, nossos motoristas são instruídos a seguirem os protocolos de segurança contra a Covid-19 adotados em cada empresa parceira”, acrescenta, agora, Luiz Gustavo, da Tassi.

E Santos, do Grupo TGA, aponta que muitas coisas foram exigidas com a pandemia, mas, o mercado cobrou muito, dos OLS e das transportadoras, a questão de a carga perigosa chegar ao seu destino em segurança, sem avarias e contaminação, sem abrir mão da qualidade operacional. Isso vale para todos envolvidos no processo, desde a coleta, passando pelo embarque, o transporte, até a entrega. “Já nos acostumamos aqui na TGA à frequente capacitação e avaliações periódicas dos condutores, operadores e controladores. Outra demanda é por cada vez mais

avaliações e análises de risco e de rotas antes de cada embarque de carga perigosa.”

Um setor que requer segurança

Esta breve análise mostra que, independentemente da pandemia, o setor Químico e Petroquímico apresenta características bem próprias. Por exemplo, Amanda, da Efitrans, aponta como um segmento importantíssimo para a produção de insumos e equipamentos nacionais. E que



Amanda, da Efitrans: Este segmento exige mão de obra capacitada, licenças e autorizações para transporte em dia, além de cuidados com a paletização e movimentação dos produtos

exige mão de obra capacitada, licenças e autorizações para transporte em dia, além de cuidados com a paletização e movimentação, pois requer atenção redobrada, principalmente quando falamos na parte ambiental. “As operações logísticas especializadas no segmento Químico e Petroquímico têm como principais características o rigor por parte dos embarcadores e movimentações robustas com grandes volumes e foco total em SSMA (Segurança, Saúde e Meio Ambiente)”, acrescenta Vanessa Leme, gerente de Comunicação e Marketing da GAT Logística.

De fato, como destaca Saad, da Primerserv, o segmento Químico e Petroquímico é, sem dúvida, uma atividade crítica não só nos requisitos legais, mas também nos requisitos

operacionais, que restringem sobremaneira a disponibilidade de veículos, pois há necessidade de se observar itens de checklist não observados em segmentos menos críticos.

“As operações que envolvem o transporte de produtos químicos e petroquímicos por si só oferecem um alto risco ambiental e humano, e estas são as principais características que diferenciam uma operação simples de uma operação complexa. Boa parte do valor do frete é revertido em treinamento, adequações de veículos e licenças. É válido citar as variações dos padrões regulatórios de acordo com a unidade federativa. São diversos detalhes que visam a segurança e a garantia da qualidade da operação. E, é em meio a toda esta complexidade que está a beleza do transporte e a caracterização da logística deste segmento. Quando uma empresa se dispõe a estar debaixo de tantas obrigações em prol da distribuição de insumos essenciais para a fabricação de fertilizantes, inseticidas, plásticos, tintas, combustíveis, gás, explosivos, produtos farmacêuticos e por aí vai, ela expressa sua paixão pelo transporte e pelo bem maior”, romantiza o CEO e sócio proprietário da Tassi Transportes.

“Essa logística segue as normas e legislações impostas pelos órgãos governamentais dos estados onde atuamos, seguindo todas as regras exigidas do transporte rodoviário”, completa Conrado Damiani Mazzucchi, gerente Comercial da Transal Transportadora Salvan.

Por sua vez, o CEO do Grupo TGA lembra que as cargas perigosas são passíveis de causar danos ambientais e humanos gravíssimos se não forem manuseadas e transportadas com os devidos cuidados. Por isso, a logística de químicos e petroquímicos começa antes mesmo da coleta da carga. Todo um planejamento roteirizado é realizado, conforme a necessidade de cada embarcador e o material a ser manuseado e transportado.

Também de acordo com Santos, a logística deste setor tem ainda como características principais a alta expertise dos profissionais na movimentação da carga, a capacitação especial e constante reciclagem dos motoristas que fazem o seu transporte, veículos especiais preparados para o acondicionamento seguro do produto químico, além de ser um segmento que depende intensamente de licenças e certificações diversas de órgãos de controle, como IBAMA, Polícia Civil e Federal, etc.

E Jair Nardo, diretor presidente do Expresso Salomé, coloca a sua análise no segmento de tintas, onde a sua empresa tem maior atuação, ressaltando que enfrentam picos recorrentes durante o mês, o que obriga a ter flexibilidade estrutural para manter a qualidade do atendimento e, também, devido à fragilidade das embalagens, ações complementares devem ser tomadas para evitar avarias, como, por exemplo, treinamentos específicos e insumos para paletização. Na visão de Ossani, da Cavalinho, trata-se de um ambiente muito dinâmico, com operação singular em termos de exigências e especificidades e nível de serviço de alto desempenho – segurança, qualidade, performance e políticas de sustentabilidade sociais e ambientais bem definidas.

E Klock, da TW Transportes e Logística, participa, ditando como características deste segmento, a necessidade de veículos e equipamentos adequados, ciclo de treinamentos constantes para os colaboradores envolvidos e respeito à legislação específica do setor. Ele é complementado por Lilian Beux, supervisora de qualidade e meio ambiente da mesma empresa: as instalações dedicadas ao armazenamento de produtos químicos devem cumprir rigorosos requisitos de segurança, uma vez que, em muitos casos, se tratam de mercadorias perigosas. “Esses fatores geram uma preocupação extra, pois muitas empresas precisam de

substâncias químicas de vários tipos para o correto desenvolvimento de sua atividade. Sejam matérias-primas, semielaboradas ou acabadas.”

Diferenciais

Muito do que foi dito acima aponta para o diferencial da logística deste segmento em relação à de outros. Mas não custa pontuar outros.

É necessário que todos os processos de cada atividade sejam executados com rigidez. Por isso é preciso preparar e treinar as pessoas para que



Destacando a atuação da empresa no setor de tintas, **Nardo**, do Expresso Salomé, diz que enfrentam picos durante o mês, o que obriga a ter flexibilidade para manter o atendimento

elas executem bem suas funções – todos os colaboradores necessitam estar preparados para as atividades e tudo precisa estar organizado. “Todos os nossos motoristas possuem treinamento para transporte e manuseio de produtos controlados (perigosos), através do curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP)”, diz Amanda, da Efitrans.

Além das licenças pertinentes, equipamentos e EPIs específicos, motoristas com curso e qualificados, os destinatários geralmente se localizam em áreas de comércio intenso, com restrições de circulação, estacionamento, horários e necessidade de flexibilidade da frota, relaciona, agora, o diretor presidente do Expresso Salomé.

Lilian, da TW Transportes e Logística, destaca que o segmento de transporte de produtos químicos e/ou perigosos tem como principal diferencial a característica dos produtos. Para a realização do transporte, a empresa deve atender a legislação específica, onde existem exigências como: o motorista deve ser habilitado com curso de Movimentação e Operação de Produtos Perigosos; o veículo deve possuir as licenças necessárias para cada Estado; tanto o motorista quanto



Lilian, da TW Transportes e Logística: Para armazenagem de agrotóxicos, é preciso contar com um depósito devidamente licenciado para tal finalidade, junto ao órgão ambiental

o veículo devem estar portando os kit's de EPI e EPC para situações de emergência. E para armazenagem de agrotóxicos, a empresa deve contar com um depósito devidamente licenciado para tal finalidade, junto ao órgão ambiental, além de atender aos requisitos da norma ABNT 9843.

Ao apontar os diferenciais da logística neste segmento, Luiz Gustavo, da Tassi Transportes, ressalta que, “ao transportarmos produtos químicos, nossa prioridade é manter a segurança do produto, meio ambiente e de todas as pessoas envolvidas, sendo necessária uma logística altamente estruturada para lidarmos de forma ética com as inúmeras responsabilidades que este tipo de carga especial exige.”

Algumas delas incluem: Licenças, Registros e Certificações, indispensáveis para operações de risco. “Nós contamos com diversas delas, como as certificações SASSMAQ Rodoviário, SASSMAQ Estação de Limpeza, Registro RD/IPEM – INMETRO e as licenças da Polícia Civil, Polícia Federal, Exército, CTF IBAMA, IBAMA INTERESTADUAL, CETESB/CADRI, LAC/INEMA, LAS, Registro Benzeno e LET-PP”; comunicação e rastreamento intensivo: “por meio de tecnologias exclusivas, nosso time e clientes podem ficar de olho na carga durante todo o trajeto”; Segurança: “equipe capacitada e caminhões preparados com kits de emergência, placas de sinalização e manutenção em dia, são apenas algumas das medidas que tomamos nestas operações”; Seguro ambiental; Treinamento: “os motoristas devem possuir a habilitação MOPP para a realização do transporte destes tipos de produtos”.

Problemas

São muitas as preocupações com o transporte de químicos e petroquímicos, por conta do perigo inerente ao serviço e a responsabilidade abraçada pelo transportador. Porém, um dos problemas mais visíveis ainda está relacionado às condições inadequadas das nossas estradas, que contribuem para aumentar o risco de acidentes. A solução para esse problema depende de uma série de fatores, incluindo mais investimentos por parte dos nossos governantes e vontade política, coloca Santos, do Grupo TGA.

“Na minha visão, os maiores problemas enfrentados por esse segmento são os riscos ambientais, as condições de infraestrutura do país e a legislação. As soluções seriam através de investimentos do setor público, atualização de regulamentação e tecnologia”, acrescenta Klock, da TW Transportes e Logística.

Exigências legais que nem sempre são compatíveis com questões operacionais adicionadas à uma burocracia excessiva também são fatores

negativos apontados por Saad, da Primeserv. Ou, ainda, constantes altas dos insumos, segurança precária e infraestrutura antiquada, o que exige, como soluções, investimento inteligente, melhoria dos processos de gestão e investimentos em recursos que aumentem efetividade dos procedimentos, destaca, agora, Amanda, da Efitrans Transportes. Nardo, do Expresso Salomé, também coloca os custos em toda a cadeia produtiva e combustíveis e demais insumos reajustados sema-



Saad, da Primeserv: O segmento Químico e Petroquímico é uma atividade crítica não só nos requisitos legais, como também nos operacionais, que restringem a disponibilidade de veículos

nalmente, contra tabela reajustada anualmente (muitas vezes não contemplando as reais necessidades). A solução, segundo ele, é diálogo franco e sincero entre contratante e contratado e uso contínuo de bom senso nas decisões.

“Os maiores problemas envolvem sazonalidade e períodos de baixa volumetria. Porém, estas são características inerentes ao mercado”, explica, agora, Vanessa, da GAT Logística. Luiz Gustavo, da Tassi Transportes, explica que, como em qualquer outro setor, as transportadoras também enfrentam desafios diários internos e externos como, por exemplo, crise econômica, depreciação de bens, alta variação do preço do combustível, risco de acidentes e sinistros, além de termos o fator humano.

“Nos meus 35 anos trabalhando neste segmento posso afirmar que, para cada um destes desafios, existem soluções baseadas na melhoria contínua. Então, ao identificar o problema, é preciso agir com rapidez e inteligência. Quando analiso a metodologia de solucionar problemas do passado, vejo como hoje temos muito mais recursos que nos ajudam nas tomadas de decisões. Atualmente, contamos com tecnologias de ponta ao alcance de todos. Em suma, investir em pessoas, tecnologia e buscar a flexibilização da estrutura corporativa é a receita que salva as empresas, mantendo-as competitivas!”, completa o CEO e sócio proprietário da Tassi Transportes.

Já enquanto Mazzucco, da Transal, aponta, como problema, a concorrência desleal, o que exige uma maior fiscalização por partes dos órgãos responsáveis, Ossani, da Cavalinho, enfatiza a deficiência de estrutura para os condutores, rodovias em estado precário de conversação, pistas simples e alta carga de tributação no combustível. “Mapeamento de pontos e construção de pontos federais de apoio, concessão de rodovias com alto fluxo de veículo a iniciativa privada, ampliação das pistas de rolamento e reforma tributária são soluções para estes problemas.”

Como escolher

Pela complexidade das operações neste segmento – como apontado no decorrer desta matéria especial – ficam algumas dicas sobre o que considerar na hora de contratar um OL ou uma transportadora com atuação neste setor.

Amanda, da Efitrans, aponta experiência nesta área de atuação, licenças necessárias para transporte, certificações garantindo melhoria contínua, qualidade, segurança e proteção ambiental, equipamentos e complementos em ótimas condições. “A empresa precisa ter excelente atendimento e comunicação com o cliente. As funções de transporte e

logística vão além da movimentação de cargas, nossa função também é oferecer soluções para os fabricantes e seus respectivos clientes. Toda a cadeia, desde a cotação até a hora da entrega, precisa de cuidados para que o produto correto seja entregue no local e no momento estabelecido.” Na verdade, contratar uma transportadora que ofereça segurança, agilidade, qualidade, confiança e invista em práticas sustentáveis é um grande desafio, por isso, Luiz Gustavo, da Tassi Transportes, diz que algumas métricas devem ser consideradas na hora de contratar um frete: percentual de entregas realizadas; tempo de espera para a resolução de problemas; índice de reclamações de clientes com relação aos transportes; pontualidade e experiência com os serviços prestados; atendimento às condições especiais de entrega por parte da transportadora; cumprimento das obrigações legais e transparência nas informações; certificações e treinamentos.

“Antes de contratar uma operadora para a movimentação e transporte de carga perigosa, é preciso checar se o fornecedor tem capacidade de produzir um projeto personalizado, seguro e monitorado de ponta a ponta, levando em conta as peculiaridades do produto a ser transportado. Outras exigências são de praxe e obrigatórias, como a máxima segurança, análises de risco e baixo impacto ambiental.

Também é preciso verificar se a operadora leva em conta, de forma séria, os cuidados com a higiene e limpeza da equipe, do equipamento e até mesmo da carga”, diz, agora, o CEO do Grupo TGA. Nível de qualidade, segurança e estratégias ESG devem compor com peso relevante esta avaliação, acrescenta Ossani, da Cavalinho. Lilian, da TW Transportes e Logística, finaliza dizendo que, na hora de escolher uma transportadora, além de pesquisar se ela cumpre corretamente toda a legislação vigente para o segmento, é preciso tam-

bém saber das certificações dessa empresa, que também deve ter um controle rígido na prevenção de derramamentos e/ou emergências químicas.

O que as empresas oferecem

Efitrans – Atua com produtos diversos controlados pelo Ministério do Exército, Polícia Federal e Sasmaq. O material é coletado e conferido rigorosamente pela equipe da empresa. Segue para a base da



Segundo **Mazucco**, da Transal, um dos problemas enfrentados na logística deste segmento é a concorrência desleal, o que exige uma maior fiscalização por partes dos órgãos responsáveis

Efitrans para emissão do conhecimento de transporte, nova conferência e etiquetagem. Após seguir para o Estado do destino final, no ato da entrega, é realizada a baixa da mesma, gerando o comprovante através de aplicativo. O comprovante fica disponível no momento da entrega ao cliente final.

Expresso Salomé – Trabalha com tintas e produtos afins, efetuando coletas, separação, roteirização e entregas nos destinatários.

GAT Logística – Os produtos envolvidos nas operações logísticas dos clientes da GAT são lubrificantes, ácidos, base, inflamáveis e oxidantes. Os processos realizados são recebimento, nacionalização, armazenamento, controle de estoque, expedição e transporte.

Grupo TGA – Atua com produtos de higiene, álcool em gel, tintas e vernizes, defensivos agrícolas, soda cáustica líquida e em escamas, etc., realizando serviços de transporte, distribuição e logística.

Primeserv – Transporta diversos produtos para indústrias químicas, como ácidos, amônia, antiespumante, bissulfito de sódio, cal, carvão ativado, cloro, detergente, hipocloritos, soda caustica, ureia, entre outros. Realiza transporte rodoviário, tanto na transferência como na distribuição ao cliente final.

Tassi Transportes – Realiza operações de transportes das seguintes classes de produtos Químicos e Petroquímicos: gases, líquidos inflamáveis, substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos, substâncias tóxicas e infectantes, corrosivos, substâncias perigosas diversas. Atualmente a Tassi é parceira de diversas empresas dos segmentos Químicos e Petroquímicos, com forte atuação em suas cadeias de suprimentos por meio da distribuição destes produtos via transporte rodoviário.

Transal – Trabalha com todos os produtos controlados e não controlados pelos órgãos governamentais, na modalidade granel (menos combustível) e seco embalado em fração. Realiza embarque, movimentação de cargas e descarga.

Transportes Cavalinho – Trabalha com solventes em geral, acetatos, fenóis, acrilatos, alifáticos, surfactantes, tensoativos, combustíveis, monômeros, colas, resinas e produtos escuros. E executa serviços de transporte lotação em veículos tanques líquidos a granel.

TW Transportes e Logística – Trabalha com produtos perigosos das classes de risco 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 9. Entre essas classes, existem alguns produtos não transportados, como combustíveis, gás, cloro, amônia. Faz o transporte de produtos perigosos referentes às classes citadas e armazenagem de agrotóxicos. Logweb

Três embarcadores do segmento Químico e Petroquímico mostram a sua logística, atuando com o transporte rodoviário e com a cabotagem

Florpinus: Falta de contêiner é um grande gargalo

A Florpinus Indústria Química é um fornecedor de resinas de colofonia (breu), terebintina e derivados. Oferece uma vasta gama de produtos para diversos segmentos, como adesivos, tintas de impressão, borracha, goma de mascar e ceras depilatorias, entre outras.

Todo transporte realizado pela empresa é terceirizado, sendo alguns fornecedores homologados: Kraft Transportes, Transcap, Transanches Transportes, Resilog Transportes, Inovação Logística, MSC MedLog, entre outros. “A Florpinus requer que seus fornecedores de transportes apresentem o controle de fumaça preta, sendo solicitado o registro de opacidade dos veículos”, destaca **Elisângela do Rosário**, do Departamento de Logística da empresa.

Ela também diz que são usados entre 5 e 20 veículos/dia, tanto no transporte para o mercado interno (PR/SP/SC/RS), quanto no transporte rodoviário para portos/exportação. E, além do rodoviário, também são usados o transporte marítimo e o aéreo.

Elisângela pontua que são vários os desafios logísticos enfrentados pela empresa. Por exemplo: no transporte marítimo, atualmente o que mais tem impactado é o generalizado alto nível de fretes, com agravamento de preço para alguns países em específico – EUA, Colômbia, Chile, etc. “Isso dificulta muito



o fechamento de uma negociação, além da dificuldade de manter os valores entre a cotação do frete e o fechamento do negócio.”

Outro grande gargalo é a falta de contêiner no mercado mundial, devido aos diversos atrasos de escala de navio, rolagens, omissões, navios colocados em quarentena pelas autoridades, atraso na devolução de contêiner por parte dos importadores, etc. Também há

outro fator impactante: a falta de espaço nos navios sentida para todas as rotas. Elisângela diz que isso gera dificuldade no planejamento de produção, pois há de se decidir se produz o produto e deixa estocado (sem saber por quanto tempo) ou se arrisca esperar a reserva de navio e ter que “correr contra o tempo” para atender aos prazos. “Essa situação ainda piora no caso de produtos com produção contínua, em nosso caso nosso produto líquido (terebintina), que precisa ser removido dos tanques para a continuação das atividades fabris.” Nesse momento a Florpinus está buscando trabalhar com processos em sua maioria fechados com negociação FOB, onde não é preciso negociar o frete internacional. Quando não é possível, atualizam o preço da mercadoria caso o valor do frete esteja fora do previsto para a operação no momento do



fechamento do pedido. “Também estamos trabalhando com a opção rodoviária para sanar a falta de espaço nos navios para embarques destinados à América do Sul. Para os demais destinos focamos na tentativa de nos antecipar com relação às reservas de navio (período máximo possível de 6 semanas). Quanto aos contêineres, não há muito como resolver, o que fazemos é não deixar para retirá-los muito próximo ao prazo final da reserva para termos um tempo hábil de pressionar o terminal/armador em caso de falta de equipamento.”

Diferenciais – Já falando sobre os os diferenciais da logística da Florpinus, em relação à de outros setores, levando em conta o tipo de produto transportado e armazenado, Elisângela destaca que a equipe comercial da empresa cuida do processo logístico nacional e internacional. “Atribuo como diferencial o nosso bom relacionamento e de cumplicidade entre a equipe e os fornecedores, o que nos possibilita conquistar vantagens, como descontos nos fretes, free time, isenções, cortesias em pontos específicos. Além de trabalharmos sempre com bastante atenção, antecipação e organização, o que faz sermos ‘desejados’ pelos fornecedores. Assim tudo flui em benefício de ambos, dificilmente havendo problemas com o transporte da mercadoria até o porto, nem para cumprirmos os prazos para embarque do transporte marítimo.”

Já apontando os diferenciais da logística da empresa em benefício dos clientes, a representante do departamento logístico da Florpinus diz que eles envolvem manter o compromisso e a qualidade no atendimento ao cliente, e que a empresa tem desenvolvido melhorias de modo contínuo em seus processos, não só produtivos, como em toda a gestão logística. “A adequação às mais diversas regulamentações, normas e processos de certificação são exemplos do compromisso que a Florpinus difun-

de em toda a sua estrutura. Desse modo, a empresa apresenta diferenciais que são devidamente reconhecidos pelos clientes e parceiros.”

Perante os processos de venda e as exigências de mercado, a forma de atuação da Florpinus é identificada como adequada à realidade brasileira. Foram implementados revisões e controle aos procedimentos internos e aos mecanismos de gestão de risco. “Aplicamos, ainda, muita atenção à situação de exportações e importações no comércio internacional no que diz respeito às mudanças repentinas, de forma a minimizar os impactos comerciais/operacionais e financeiros, o que se tornou um desafio diário!”

Todo este processo da empresa é fundamentado em Sistema ERP, auditorias de fretes, assinatura eletrônica, armazenamento em nuvem, gerenciamento riscos e de projetos, planejamento estratégico, arquivos EDI, aplicativos de reuniões virtuais e ferramentas de gestão, entre outros dispositivos.

Pandemia – Elizângela também fala sobre o que mudou na logística da empresa em função da pandemia: foi aplicada melhoria junto às vendas para maior antecipação e planejamento mais acentuado dos procedimentos de produção e expedição, com a finalidade de amortizar o impacto de “custos extraordinários” e acelerar o tempo de resposta desde a contratação de um transporte até a entrega junto do cliente.

“Acredito que as mudanças devem permanecer, pois elas ocorreram em todos os setores devido à pandemia, como o home office em funções administrativas, necessidade de criação de novos canais de comunicação/vendas, bem como escalas de funcionários e instalações, e adoção de medidas de higiene, o que contribui para uma aceleração de processos de automatização, e necessidade em investimentos tecnológicos para atender as necessidades da atualidade.”

LUZ, CÂMERA, AÇÃO!

Acesse o Canal Logweb no nosso site, ou diretamente no YouTube, 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](http://www.youtube.com/c/CanalLogweb)**



Grupo Sabará: resposta logística desafiadora, tanto no inbound quanto no outbound

O Grupo Sabará, por meio de suas três divisões de negócio no mercado B2B de insumos químicos e ingredientes, possui operações de importação, exportação, fabricação e distribuição de produtos químicos, especialmente os focados em tratamento d'água, clorito de sódio para vários mercados e ingredientes para a indústria alimentícia e nutrição e saúde animal.

“Abastecemos quatro unidades no Brasil, nos estados do Ceará, Pernambuco, Goiás e São Paulo, e atendemos clientes em praticamente todos os estados do Brasil, o que significa a necessidade de resposta logística tanto no inbound quanto no outbound desafiadora. São necessidades distintas em termos de equipamentos, cobertura e regulatórios, e com isso adaptamos a melhor resposta a cada um dos negócios, inclusive respeitando as diferenças e características regionais. Hoje operamos com um misto de Operador Logístico e de transportadoras terceirizadas. Trabalhamos com a Ceslog, a Multilog e transportadoras especializadas em químicos a granel, como Trelsalog, Mabruk, Heculano, entre outras.”

Fábio Licastro, gerente de Supply Chain do Grupo Sabará, destaca que, dada à especialização de seus veículos e a abrangência territorial de suas operações, o Grupo ainda não chegou a uma viabilidade de uso de veículos não-poluentes. “Contudo, nosso foco tem sido buscar equipamentos e modais mais eficientes de modo a atender da melhor forma possível não só as distâncias continentais do país, como também a capilaridade de pontos remotos onde mantemos atendimento. Hoje, de fato, usamos a navegação de cabotagem, mantemos política de frota atualizada para

reduzir a emissão de gases de efeito estufa, além de buscarmos sempre formas de reduzir o impacto de emissão em nossas necessidades de movimentação, inclusive com revisões de processos industriais.”

De forma dedicada ou intermitente, o Grupo Sabará tem, hoje, mais de 30 veículos em viagem diariamente. Desde rotas curtas, de coleta/entrega no inbound e outbound, até rotas de longo prazo, sendo que as maiores provavelmente são as inbound entre São Paulo e as unidades do Nordeste, assim como operações outbound, de suas unidades para os clientes na região Norte do país.



Dentro das operações Inbound, o Grupo tem rotas de cabotagem. “Hoje temos, inclusive, a maior frota de isocontêineres para o transporte de cloro liquefeito do Brasil, fruto da visão inovadora que trouxemos à logística do produto, quebrando alguns paradigmas do mercado. Dada a natureza de nossos produtos e a matriz de transporte do país, contudo, o modal rodoviário ainda é o mais representativo, embora haja bastante interação com transporte fluvial na região Norte.”

Infraestrutura – Para operações outbound, todas as unidades são armazéns. Como é uma operação altamente especializada, envolvendo grande número de produtos controlados e classificados, o Grupo optou por internalizar os mesmos. Para a linha Concepta Ingredients, focada em Ingredientes

para o mercado Food, Feed e Animal Nutrition&Health, a unidade Santa Bárbara d'Oeste, SP, atende perfeitamente as necessidades de espaço. Mas, caso haja de fato mudança nisso, é uma das unidades de negócio em que pode haver um futuro desdobramento no sentido de uso de CDs externos.

A Divisão BioE é uma das que utiliza a estocagem em terceiros, especialmente produtos importados, de modo a suprir o fluxo de operações, sem tomar espaço crucial da planta que pode ser utilizado para processos produtivos.

“Hoje basicamente trabalhamos com a Multilog na operação inbound, com suporte a produtos importados. Basicamente temos um volume fluante de posições-paletes entre 100 e 300. É uma operação de alto giro”, explica Licastro.

Ele também aponta os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa: a capilaridade de sua rede de entrega, a especialização de equipamentos e mão de obra para a realização do transporte dentro dos parâmetros de segurança esperados e a questão do impacto ambiental trazido pela atividade.

A capilaridade é trabalhada juntamente com as unidades de negócio, para que se otimize operações, ocupação de veículos, rotas de entrega, assim como a logística reversa. A questão segurança é atendida não só por meio de homologação



de fornecedores, como também pela constante checagem, seja no carregamento como de quaisquer divergências. “Este quesito está em nosso DNA.”

E a questão ambiental está alinhada desde a concepção do produto/solução, inovação em equipamentos e embalagens para otimizar o transporte, busca por modais diferenciados (por exemplo, cabotagem) assim também como um aprimoramento constante do planejamento logístico, a fim de reduzir o impacto de viagens menos eficientes. Este ponto é sinérgico com o fato que menor eficiência no transporte representa aumento de custo. É um duplo ganho. Mas também exige constante avaliação, pois o mercado e a demanda são fluidos, gerando revisões e atualizações constantes.

Em grande parte, o Grupo Sabará trabalha com oxidantes, e Licastro diz que, em sua maioria absoluta, são incompatíveis com outras cargas, mesmo dentro de portfólio do Grupo. Isso leva à contratação de empresas e mão de obra especializadas e complica a otimização de rotas. Equipamentos e embalagens são específicos, o que representa que a Sabará fez e mantém um investimento constante e significativo em embalagens e implementos para o transporte rodoviário (cilindros, IBCs, isocontêineres, carretas tanque) para que possa manter a independência de fatores externos em suas operações.



Falando sobre os diferenciais da logística da empresa em benefício dos clientes, o gerente de Supply Chain diz que eles estão no fato de o Grupo garantir uma assertividade e confiabilidade ao cliente no recebimento de produtos e soluções químicas sem que tenha que replicar uma estrutura especializada e custosa, para um volume muitas vezes não tão significativo. “Basicamente retiramos do cliente o peso da responsabilidade pela operação logística com químicos, garantido segurança, disponibilidade e confiabilidade, em qualquer lugar do Brasil e alguns do exterior.”

O “delivery” é um diferencial. E isso vai além do conceito de transporte. Chega à aplicação. “E quando falamos qualquer lugar do Brasil, estamos falando de mais de 1800 localidades, muitas delas longe de centros urbanos e mesmo de infraestrutura como estradas pavimentadas ou sequer de estradas, vide a região Norte, onde o acesso tem que ser fluvial. Em muitos casos não é só a entrega, mas a reposição do sistema de dosagem. Garantir a disponibilidade é um dos alicerces de nosso diferencial.”

Licastro faz questão de destacar que vêm trabalhando ativamente na construção de padrões de transporte e regulamentação do transporte de químicos e produtos controlados nos últimos 25 anos, especialmente o cloro. Desta forma, seja em procedimentos, implementos rodoviários ou embalagens, estão na vanguarda destas mudanças.

“Buscamos também inovar quanto aos modais, formas de armazenagem e mesmo fontes de fornecimento, buscando alternativas para manter a competitividade e a sustentabilidade dos nossos negócios. E a logística é apenas parte desta visão, que se estende a todas as áreas da empresa. Seja no mercado nacional, seja no internacional, partimos do pressupos-

to de que se outros não fazem, é uma oportunidade para nós.”

TI – Empresa nacional que opera há 65 anos em todo o Brasil com unidades distintas, a tecnologia de informação já a conecta e permite operações integradas há um longo tempo. A produção e logística continuam tradicionais, presenciais, mas todo o BackOffice tem condições de operar de forma remota por longos períodos.

“Hoje trabalhamos com gestão de CTe-s e entregas on-line, para agilizar o acompanhamento de entregas e as pendências fiscais de recebimento. Basicamente nossos processos internos são digitais, sendo usados ERP (Totvs) e sistemas BPM criados in house para suprir aquilo que é específico de nossa operação. O mesmo ocorre em processos de pré-recebimento de NFe’s, para agilizar o processo de recebimento e expedição. O maior desafio, entretanto, foi e está sendo superar os gargalos de ressurgimento, seja por falta de produtos, aumento do lead-time de entrega ou descompasso dos estoques/demanda nos clientes, gerando pressão sobre nossas operações.”

Linha de produtos – A Unidade de Negócio Sabará Químicos e Ingredientes oferece produtos e soluções para tratamento e desinfecção de água, com foco no emprego de oxidantes, notadamente a molécula cloro em suas várias apresentações, assim como aplicações de dióxido de cloro em soluções de tratamento d’água.

Já a Unidade de Negócio BioE fabrica e comercializa clorito de sódio e dióxido de cloro em várias aplicações e para mercados como couro, papel e celulose, sucroalcooleiro, têxtil, entre outros.

Por último, a Concepta Ingredients está voltada para a fabricação e comercialização de ingredientes e especialidades para as indústrias alimentícias, farmacêutica veterinária e nutrição animal.

Usiquímica: Diferencial na distribuição

A Usiquímica do Brasil tem como diferencial a distribuição, por ter uma logística bem estruturada que atende as demandas dos clientes nas suas diferentes necessidades.

A empresa usa todas as modalidades: Operadores Logísticos contratados, frota própria e terceirizados devido às particularidades de cada tipo de negócio, pois tem um amplo portfólio de produtos diversificados classificados (corrosivos e tóxicos) e não classificados, que demandam formas diferentes de acondicionamento e de embalagem, sendo a granel e envasado. Existe toda uma operação, balança, checklist, documentação. O transporte de produtos a granel é diferente dos produtos envasados. A empresa trabalha com as principais transportadora do mercado, como Brasilmaxi, Zorzin, Contatto e Transduarte, entre outras.

Sandro Fagundes, gerente de Supply Chain da Usiquímica, lembra que um dos principais produtos da empresa é o Arla-32, sendo ela um dos fabricantes líderes de mercado. O Arla-32 é um agente que reduz a emissão de gases poluentes usado em veículos a diesel desde 2012 no Brasil. Toda a frota que atende a Usiquímica é de caminhões com o Arla-32 e os veículos possuem idade média de até cinco anos e com manutenções preventivas em dia, contribuindo para a qualidade do ar. “Não fazia sentido ser um dos líderes de mercado em Arla-32 e não fazer o transporte com esses modelos de veículos mais sustentáveis. A nossa frota é verde”, diz Fagundes. A seleção das transportadoras é feita de acordo com o equipamento que cada uma possui, sempre levando em conta o tipo de produto da Usiquímica, precisando atender a ficha técnica. “Usamos caminhões tanque, truck, baú e

sider, dependendo do produto que vamos transportar. Somos certificados ISO e fazemos a homologação de transportadoras baseada na documentação necessária para cada determinado produto.”

São movimentados cerca de 30 veículos por dia por todo o Brasil, sendo mais concentrado nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul. Os locais de expedição de mercadorias são Guarulhos, SP, (matriz), Iperó, SP, (lubrificantes) e Curitiba, PR. E a movimentação de matérias primas diárias soma mais de 30 caminhões com fornecedores do Brasil inteiro. Por outro lado, a Usiquímica faz importação de ureia e de ácido fluorídrico de vários países de continentes diferentes e usa transporte marítimo para isso.

Com relação à armazenagem, a empresa tem CD em Itajaí, SC, terceirizado, com capacidade de armazenagem para 7 mil toneladas. Em Guarulhos, onde fica a fábrica, há um CD próprio com capacidade de 5 mil toneladas de armazenagem e outro terceirizado para lubrificantes Valvoline com capacidade de mil toneladas de produtos, localizado junto à fábrica em Iperó.

Desafios logísticos – Referindo-se aos desafios logísticos enfrentados pela empresa, Fagundes diz que o maior deles é poder realizar a entrega do pedido ao cliente na quantidade certa, no momento certo e no menor tempo possível.

Para enfrenta-lo, é necessário ter parceiros próximos, como transportadoras que ofereçam serviço de qualidade e garantam a manutenção de frota e monitoramento diário para serem ágeis. “Além deste desafio, temos o custo do frete, que tem aumentado muito, gestão de pessoas e infraestrutura. O Brasil está atrasado na parte de infraestrutura, o custo aumenta e é difícil de resolver. O custo do frete atualmente tem sido o ponto máximo de atenção.”

A Usiquímica oferece agilidade nos prazos e qualidade e monitoramento com informações para os clientes, buscando mantê-los informados da operação de entrega. E criou rotas fixas, de modo que o cliente saiba o dia certo que a empresa estará presente nas regiões. “Na Grande São Paulo, por exemplo, o cliente pede em um dia e recebe o pedido no outro dia, esse é nosso diferencial, ter agilidade, principalmente em produtos químicos. Temos toda inteligência com programação da rota e consolidação dos volumes para poder oferecer abastecimentos diários. Os clientes podem fracionar os seus pedidos, conforme as suas necessidades. Proporcionamos também soluções de armazenamento. Por exemplo, no caso da linha de produtos a granel, ao invés de fazermos quatro viagens por mês para entregar mil litros por semana para



uma determinada empresa, com a eficiência da nossa frota podemos aumentar a capacidade para que os 4 mil litros sejam entregues de uma só vez. Desta forma, evitamos que o cliente tenha risco de desabastecimento.”

O gerente de Supply Chain da Usiquímica faz questão de destacar que todas as possibilidades são estudadas para atender as diferentes necessidades de cada negócio das empresas. Cada cliente tem uma forma de recebimento, considerando peculiaridades específicas para que a entrega seja feita da melhor forma, visando suprir as necessidades de cada empresa. Por outro lado, a Usiquímica busca estar atualizada com os movimentos do mercado e ter parceiros eficientes. Para isso, o analista de Supply Chain, Hugo Melo, coordena a equipe e busca trazer as soluções adequadas para que o atendimento aos clien-

tes sejam eficientes, sempre buscando eficiência.

“O sistema interno integrado ERP faz a gestão do negócio. Nossas áreas comercial e de Supply Chain envolvem as operações de todas as áreas. Temos também o sistema EDI para comunicação com clientes e fornecedores, concentrando todas as informações em uma plataforma de dados.”

Falando sobre o que mudou na logística da empresa em função da pandemia, Fagundes diz que o mercado está imediatista e mais exigente – o cliente armazena cada vez menos quantidade, o que demanda pontualidade de entrega para otimizar a operação do trade. “Essa condição veio para ficar, o tempo de resposta está rápido, faz o pedido hoje e quer receber amanhã. Os clientes querem entrega imediata. Com isso, foi preciso reforçar o número de colaboradores.”



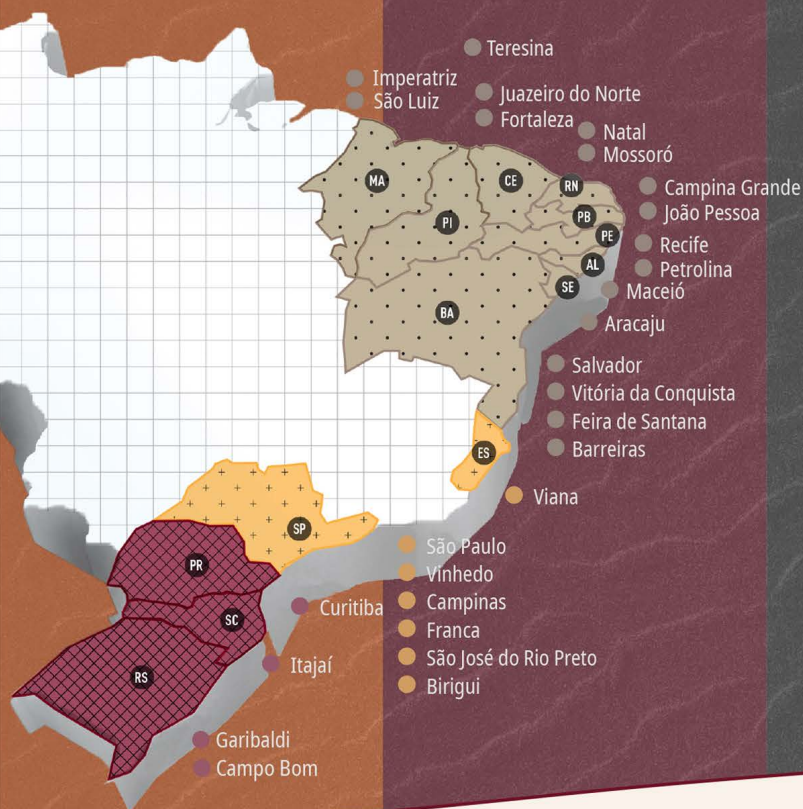
Logweb

A empresa – Indústria química com 78 anos de atuação, a Usiquímica é o maior produtor de hidróxido de amônio do Brasil, possuindo amplo portfólio para diversas aplicações em vários segmentos, como cosméticos, agronegócio, higiene e limpeza, indústria farmacêutica e setor automotivo. É um dos maiores fabricantes do Arla-32 e também a empresa oficial de representação e comercialização da Valvoline no Brasil. **Logweb**

OUT / 21

17

Há 28 anos interligando sul, sudeste e nordeste do Brasil



Temos soluções para diversos segmentos logísticos.

Com infraestrutura, tecnologia e segurança, oferecemos um serviço de excelência a cada um de nossos clientes.

GRUPO
Farrapos

Congelados e Resfriados: É preciso atender determinações específicas e variadas e ter inúmeras certificações

Neste setor, é imperativo, entre outros, o controle de temperatura e umidade ponta a ponta, contar com infraestrutura diferenciada e mão de obra especializada, além de que todos os processos precisam ser mapeados, padronizados e documentados, não dá pra ter improviso.

Quando se fala no setor de congelados e resfriados, abrangido por esta nossa pauta dedicada às cargas especiais, podemos observar que ele contempla não só a logística farmacêutica, como também a de alimentos.

E, mais ainda, que este segmento se mostrou ainda mais primordial nestes tempos de pandemia e de mudanças de paradigmas e de hábitos de consumo.

No caso do segmento de produtos refrigerados, é preciso atender, principalmente, a determinações específicas e ter certificações de órgãos importantes, como a ANVISA e ISO 22716. Isso garante que a operação logística seja toda respaldada por segurança, temperatura controlada em todo o processo de manuseio dos produtos e comprometimento, atendendo, assim, às normas inerentes para armazenagem e movimentação de mercadorias diversas e que abrangem uma logística bem mais complexa do que a de setores tradicionais.

“A logística do segmento de produtos refrigerados precisa de uma administração bem estruturada que, muitas vezes, envolve canais e tempo de resposta alinhados com necessidades específicas. O Brasil tem um desafio muito grande no que abrange a sazonalidade e a regionalização”, pontua Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da FM Logistic do Brasil.



Silva, da FM Logistic: A logística de refrigerados requer uma administração que, muitas vezes, envolve canais e tempo de resposta alinhados com necessidades específicas

Max Trevisan, diretor Comercial e de Relações Institucionais da RV Ímola, lembra que é preciso dispor de infraestrutura, certificações e documentações para a correta logística de congelados/resfriados, ou seja, ter infraestrutura própria para receber, processar e armazenar os produtos. Além disso, se faz necessário obedecer aos padrões de qualidade com o objetivo de manter a integridade da mercadoria dentro das respectivas faixas de temperatura e umidade.

Para o Operador Logístico é extremamente importante observar e avaliar as contingências necessárias para mitigar e garantir a continuidade da operação, sem colocar em risco a integridade dos materiais.

“Aqui na RV Ímola gostamos de dizer que não transportamos mercadorias e, sim, a esperança de cura da enfermidade de uma pessoa. Essa é a principal característica da logística farmacêutica. Uma ruptura de estoque causada por uma falha na nossa logística, um atraso na entrega ou mesmo a avaria de um produto, pode resultar na falta de um medicamento essencial. Além disso, se os processos não forem seguidos e controlados de forma rigorosa, podemos causar a ineficácia do medicamento, o que pode ser ainda mais prejudicial ao paciente do que a falta do produto. Portanto, a logística farmacêutica, além de toda a complexida-



de inerente à logística, precisa se preocupar o tempo todo com a manutenção da qualidade dos produtos.”

Ainda segundo Trevisan, como principais premissas de investimentos e controle para atuar no setor de cargas congeladas/resfriadas dentro da logística farmacêutica, podem ser citados: Controle de temperatura e umidade ponta a ponta; infraestrutura de frio diferenciada; especialização da mão de obra; todos os processos precisam ser mapeados, padronizados e documentados, não dá pra ter improvisado; armazéns e veículos precisam ser limpos, higienizados e tratados contra pragas frequentemente; tanto armazéns quanto veículos devem ser climatizados e/ou refrigerados e monitorados constantemente, para garantir a integridade dos produtos; e é preciso ter um cuidado especial com o tipo de produto que será transportado, evitando a contaminação cruzada e consequente contaminação.

“Para nós que trabalhamos diretamente com produtos relacionados a saúde humana, o cuidado com o armazenamento e o transporte de cargas refrigeradas requer um

cuidado muito grande, pois um desvio de temperatura pode provocar o descarte do medicamento e temos medicamentos que levam cerca de 6 meses para o processo de fabricação, além de ser um produto de alto valor.”

A análise, agora, é de Ramon Peres, gerente Comercial da Andrea ni Logística. Ele prossegue, dizendo que para atuar com cargas congeladas e resfriadas, é preciso que o ambiente onde o produto esteja armazenado esteja qualificado, tenha controle de tempe-

ratura, sistema para esse monitoramento com alarme no caso de variação, equipe preparada e bem treinada para lidar com esse material, um robusto plano de contingência, passando pela embalagem de transporte, que pode ser térmica ou não, e até a frota que fará o transporte, com equipamento validado, que tenham sido realizados testes prévios e manutenção preventiva e periódica do veículo e equipamento de refrigeração, passando até pela embalagem de transporte.

BLS TECH FECHA PARCERIA COM GRUPO EMF E PASSA A OFERECER SOLUÇÃO COMPLETA PARA A CADEIA FRIA

A BLS Tech (Biothermal Logistics Solutions), primeira integradora de soluções 100% focada em cadeia fria, fechou parceria exclusiva com o Grupo EMF – empresa mineira com 19 anos de atuação no ramo de armazenagem e transportes de insumos e produtos das indústrias farmacêuticas e alimentícias. Juntas, as empresas oferecem uma solução completa para a cadeia fria. A parceria permitirá às empresas atenderem a uma distribuição regional, inclusive em localidades de altas temperaturas, como o sertão do Brasil, com todas as medidas dentro da lei vigente. *(Vejas as fotos na página 20 desta edição).*

Em março próximo deve entrar em vigor a chamada RDC 430, uma nova legislação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) que preconiza a necessidade de manutenção da temperatura e da umidade em todo o transporte. As empresas que não estiverem preparadas para atender a essa nova Resolução da Anvisa são penalizadas.

Nesse sentido, a possibilidade de realizar transporte

multitemperatura passa a ser um diferencial das empresas, além de permitir a otimização de custos para os clientes.

“A parceria com a BLS Tech vai nos permitir ir atrás de um objetivo, que é ser líder de market share em soluções da indústria farmacêutica para a cadeia fria. O cliente passa a ter um único canal para resolver todas as suas demandas. Temos também uma grande preocupação com a sustentabilidade”, afirma Flávio Carramillo Filho, diretor de desenvolvimento e expansão do Grupo EMF.

Fábio Martins, CEO e sócio fundador da BLS Tech, ressalta o peso dessa parceria como evolução da logística e armazenagem especificamente para a cadeia fria no Brasil. “Firmamos esta parceria para intensificar a entrega dos produtos dos nossos clientes com extrema segurança e, ao mesmo tempo, seguindo de ponto a ponto a necessidade de manutenção da temperatura e a umidade de cada produto com a mais alta tecnologia disponível no mercado”, destaca Martins.



Problemas

Mesmo com todo estes cuidados, e mesmo pela falta deles, problemas podem surgir neste segmento. Mas, há, ainda, aqueles praticamente impossíveis de controlar, e que apenas podem ser mitigados. Por exemplo, como cita Peres, da Andreani, a variação climática de cada região do país. Hoje, em um único dia podemos vivenciar as quatro estações do ano e isso é um dificultador para se manter uma temperatura estável. Por conta disso, é importante contar com um sistema de refrigeração confiável, testado, validado para que se evite risco de perdas.

Análise parecida é feita por Trevisan, da RV Ímola. Segundo ele, atuar no segmento de logística farmacêutica voltada para cargas congeladas/resfriadas em um país com as dimensões continentais como o Brasil e com diferenças significativas de temperaturas e umidade já é por si só um grande desafio. “Percebemos ao longo dos anos o despreparo das pessoas em geral para lidar com a Cadeia Fria e por isso entendemos que capacitação é um grande desafio. Outro grande desafio que se coloca é equacionar o preço de frete versus manter a temperatura estável de um medicamento enquanto enviamos o mesmo para o Sul e para o Norte do país. A solução nesse caso é investir em tecnologia, seja em caixas e materiais isolantes cada vez mais modernos, seja em rotas mais inteligentes, ou ainda em ferramentas para monitorar toda essa cadeia.”

Com maior detalhamento dos problemas e dificuldades enfrentados no segmento de cargas refrigeradas e congeladas, o diretor Comercial e de Relações Institucionais da RV Ímola aponta: custos e disponibilidade dos equipamentos qualificados – Não há disponibilidade imediata de carros qualificados e



Peres, da Andreani: “Hoje, em um único dia podemos vivenciar as quatro estações do ano e isso é um dificultador para se manter uma temperatura estável”

câmaras frias no mercado, sendo necessários processos de testes e qualificações prévios antes de colocar os equipamentos em produção; mão de obra especializada

– A operação em ambiente refrigerado requer treinamento específico; volumetria concentrada – A imposição de super abastecimentos durante a pandemia trouxe a necessidade de otimizar fluxos logísticos para atender a demanda necessária.

“Podemos enfatizar que a falta de investimento em tecnologia e inovação para atender às demandas de um mercado tão importante para a economia e, conseqüentemente, para a população, seja o maior problema enfrentado pelo setor. É um segmento dinâmico e que precisa de uma atenção especial a todo o momento. Todos os elos da cadeia logística precisam estar atentos para oferecer serviços cada vez mais customizados e estruturados para atender às necessidades desse segmento”, completa Silva, da FM Logistic do Brasil.



Fotos: BLS Tech



Tendências

Já que se falou em investimentos, estes vêm, obviamente, em função das tendências apontadas pelo segmento, e das novidades que se apresentam. “As novidades nesse setor são as embalagens térmicas, que podem variar de caixa de isopor descartável até as mais novas, que são retornáveis, visando a um programa mais sustentável e ecológico e que garanta a manutenção da temperatura por até 96 horas durante o transporte. Temos até contêiner refrigerado com motor ativo (ligado a uma fonte de energia) ou passivo (onde placas de gelo cuidam de manter a temperatura). Temos visto esse tipo de contêiner sendo muito utilizado no transporte de vacinas que são importadas da China, ou até os insumos chamados de IFA”, relaciona Peres, da Andreani.

No caso da RV Ímola, o diretor Comercial e de Relações Institucionais acredita que as tendências e novidades do setor estejam relacionadas à sustentabilidade e responsabilidade ambiental. Dentre estas novidades estão os caminhões movidos a energia limpa, além das câmeras de segurança embarcadas (internas nos veículos) e as ultracâmaras de congelamento. “Além dos equipamentos de grandes Operadores Logísticos internacionais, nos quais a RV Imola também investiu, como sorter de separação de produto e máquinas de fracionamento e unitarização de medicamentos.”

Por parte da FM Logistic do Brasil, as novidades e tendências envolvem investimentos no omnichannel e no transporte, bem como na contratação de profissionais especializados. “O grande mote do momento é a digitalização, ou seja, o input de tecnologia avançada nos processos não apenas para realizar uma transformação digital,

TEMPERATURA ADEQUADA E SEM VARIAÇÕES É ESSENCIAL PARA EVITAR PERDAS NO TRANSPORTE DE FRUTAS

Cerca de 14% de todos os alimentos produzidos no mundo são perdidos entre a colheita e a venda nos canais de varejo, de acordo com a Food and Agriculture Organization (FAO), das Nações Unidas. O valor das perdas é estimado em US\$ 400 bilhões por ano e, entre outras consequências, elas contribuem para o aumento da fome e o desperdício de recursos naturais, como a terra e a água usadas em sua produção.

Adicionalmente, as perdas somadas ao desperdício de alimentos (quando ocorre em supermercados, restaurantes e residências) respondem por 10% das emissões de gases de efeito estufa no mundo. A redução deste percentual é uma das metas da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Parte considerável das perdas de alimentos, especialmente os mais perecíveis, como as frutas, ocorre durante o transporte. Desde a saída dos alimentos das respectivas áreas de produção até a disponibilização deles nas gôndolas e prateleiras de supermercados ou lojas é necessário garantir as condições adequadas para manter a qualidade, evitando perdas.

Embalagens, temperatura, circulação de ar, nível de umidade,

manuseio e até o tempo dispendido na realização de cada uma dessas etapas precisam ser adequados e seguir uma série de condições. No caso de alguns alimentos perecíveis, como as frutas, estas especificações são diferentes para cada espécie, ou tipo. “Para algumas espécies de frutas, a renovação de ar é imprescindível para o processo de maturação, enquanto para outras é mais importante evitar qualquer variação de temperatura”, explica o gerente de serviços da Thermo King – pioneira no desenvolvimento de soluções para controle de temperatura nos transportes, incluindo unidades de refrigeração para logística de perecíveis – Rodrigo Beal.

Um dos aspectos mais importantes para a preservação da qualidade durante o transporte é a correta refrigeração. E entre as variáveis da refrigeração, a temperatura é a mais importante. Beal comenta que a garantia de temperatura adequada para a conservação de cada fruta com precisão e sem variações depende de equipamentos eficientes, bem como de operadores preparados, atentos também a aspectos adicionais, como o posicionamento das embalagens e controle de abertura de portas.

mas uma mudança completa nos negócios”, assinala o presidente.

Pandemia

Setor mais impactado pela pandemia, pelas suas próprias características, o de congelados/resfriados acabou passando por mudanças neste período.

“A automação e a transformação digital são fatores primordiais para as

empresas que atuam no segmento da logística do frio, e isso foi ainda mais enfatizado com a questão da pandemia da Covid-19. Os Operadores Logísticos têm buscado de forma incessante mais tecnologia e modernização para aumentar a produtividade. No caso da FM Logistic do Brasil, estamos avançando na digitalização das atividades e processos, na robotização e no ge-

renciamento da distribuição”, diz o presidente da empresa.

Ainda segundo ele, com certeza, as mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar e serão ainda mais aperfeiçoadas pelos Operadores Logísticos. A tecnologia e a inovação são caminhos que não retrocedem, muito pelo contrário, precisam cada vez mais de investimentos e dinamismo para atender mercados tão importantes como o de cargas resfriadas e de temperatura controlada.

Também no caso da RV Ímola, a pandemia intensificou ainda mais os investimentos em tecnologia, para tornar os processos mais enxutos e ágeis, sem necessariamente dispor de mais recursos. Além disso, o tempo de resposta às demandas precisaram ser ajustadas, de forma a atender novos projetos em tempos recordes, como por exemplo adequar uma nova área de câmara fria e refrigerada para atender volumes consideráveis de estoque, com temperaturas extremas, em poucos meses. Além da aquisição de nova frota refrigerada e de caixas qualificadas, de acordo com a RDC 430, explica Trevisan. Ele também enfatiza que as mudanças que chegaram com a pandemia, sem dúvida, vieram para ficar. A RV Ímola teve que rever processos para responder mais rápido às demandas do mercado,

BOSCH DISPONIBILIZA SOLUÇÃO DE MONITORAMENTO INTELIGENTE DA CADEIA FRIA

A Bosch, líder global no fornecimento de tecnologias e serviços, disponibiliza o Monitoramento Inteligente da Cadeia Fria, uma solução completa que acompanha as condições da carga em tempo real durante todo o processo logístico, desde o local de fabricação até a ponta.

Essa tecnologia está disponível no Brasil desde o início de 2020 e atende à nova regulamentação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a RDC 430/2020, que estabelece requisitos sobre boas práticas de distribuição, armazenagem e

transporte de medicamentos.

De forma inovadora e segura, baseada no conceito Internet das Coisas (IoT), a tecnologia possui sensores, que são instalados e programados com o objetivo de transmitir dados para um dispositivo intermediário chamado gateway, que envia os parâmetros coletados à uma nuvem. Com estes dados, uma plataforma inteligente mostra as informações em tempo real, com clareza, para os agentes da central de monitoramento e controle operacional, disponível 24 horas por dia e 7 dias por semana.

e não há como, nem porque, voltar ao cenário anterior. “Nos dobramos para fazer mais, com o mesmo quadro – e, por vezes, com uma equipe reduzida em função de afastamentos de casos suspeitos de infecção. O mais importante é entender quais foram as dificuldades que encontramos e como as superamos, entender onde erramos e corrigir os erros e dessa forma nos prepararmos, não para uma próxima pandemia, esperamos que não, mas para sermos cada vez mais ágeis.”

Pelo seu lado, Peres, da Andreani, acredita que os maiores impactos da pandemia no setor foram a redução da malha aérea e o aumento nas tarifas desse modal e, em paralelo, os aumentos de insumos, como papelão, plástico e aço por conta da falta de matéria prima. “A malha aérea mostra sinais de retomada, já no caso das tarifas, a redução ainda não foi notada, e receio que essa tenha vindo para ficar.” Vale lembrar, também, as exigências que a nova realidade do mercado, imposta pela pandemia, passou a exigir dos Operadores Logísticos e das transportadoras que atuam no setor. “O item que hoje é mais preocupante e que causa impacto direto no preço final é o preço dos insumos. Como o aumento tem sido bastante expressivo, temos que chamar os clientes e abrir negociação para atualização das tarifas, além do prazo de entrega desses insumos que tem sido muito longo”, diz Peres, da Andreani. Silva, da FM Logistic do Brasil, ressalta que, para outros produtos que integram a ca-





Trevisan, da RV Ímola: A pandemia intensificou os investimentos em tecnologia, para tornar os processos mais enxutos e ágeis, sem necessariamente dispor de mais recursos

deia refrigerada, o setor de logística, com destaque para os Operadores Logísticos, tem se transformado para acompanhar o dinamismo e as constantes mudanças, principalmente no que diz respeito à tecnologia e inovação. Isso tudo para atender ao novo tipo de consumidor, revendo os modelos de distribuição e da malha logística. “Hoje, temos um consumidor muito mais digitalizado e que exige conveniência. Acreditamos que vamos encerrar 2021 com um aumento dos serviços oferecidos ao segmento da cadeia de produtos refrigerados com soluções multicanais que envolvem a preparação para varejo, controle e qualidade dos produtos, embalagem, personalização de pedidos, soluções de transporte e gestão de devoluções”, completa o presidente da FM Logistic do Brasil.

“Quando falamos da logística farmacêutica e de tendências para o setor, não podemos esquecer de mencionar a RDC430. Se a pandemia gerou a necessidade de sermos cada vez mais ágeis e buscar novas tecnologias, a RDC, que entra em vigor em março de 2022, normatiza as Boas Práticas de Distribuição, Armazenagem e Transporte de Medicamentos, definindo, assim, o que será o ‘novo normal’ no nosso setor.”


Além desta questão, Trevisan, da RV

Ímola, também pondera que o novo normal vai exigir que os Operadores Logísticos tenham uma preocupação ainda maior com a qualidade dos medicamentos, investindo em climatização de armazéns e veículos, garantindo a rastreabilidade de toda a cadeia e implantando um sistema completo de gestão da qualidade. A nova realidade exige mais agilidade e qualidade.

O que as empresas oferecem

Andreani – Atua com produtos de Healthcare e Nutrition, oferecendo serviços de recebimento, armazenagem, manuseio/adequação ou montagem de kits, expedição e transporte.

FM Logistic do Brasil – Atua com alguns produtos da área de resfriados, ou seja, que requerem certa temperatura controlada. Os perecíveis fazem parte dessa cadeia, bem como alguns componentes para fabricação de produtos do setor de cosméticos e que precisam de uma refrigeração com temperatura diferenciada. Oferece soluções multicanais que envolvem a preparação para varejo, nacionalização, controle e qualidade dos produtos, embalagem, personalização de pedidos, soluções de transporte e gestão de devoluções.

RV Ímola – Presta serviços de armazenagem e transporte (terrestre e aéreo) para todos os tipos de medicamentos, vacinas, produtos para a saúde, cosméticos, saneantes, produtos para higiene e outros. É responsável pelo processo de armazenagem e transporte desses produtos, tanto em seus armazéns próprios, como nos armazéns dos clientes. Também atua no segmento hospitalar, fazendo a gestão interna dos materiais, incluindo o fracionamento de medicamentos. Os processos consistem no recebimento, armazenagem, picking, expedição, fracionamento (em algumas unidades) e transporte, sendo que tais processos são efetuados mediante um software próprio de controle, além de máquinas de automação. 

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

Logística de Máquinas e Equipamentos: Movimentando peças de vários tamanhos, pesos e configurações

E com mais um “agravante”: um atraso ou erro pode prejudicar colheitas, prazos de obras e até linhas de produção, trazendo grandes prejuízos, o que demanda grande resiliência e agilidade dos processos logísticos.

Quando falamos em logística de máquinas e equipamentos – outra matéria desta edição com foco nas cargas especiais – o que chama a atenção, em um primeiro momento, é a grande variedade de tamanhos, pesos e configurações dos equipamentos, que podem ser tanto leves, como muito pesados.

Associado a isso, com uma variedade muito ampla de SKUs, o processo de armazenagem é bem mais complexo. “Em alguns casos, os maquinários e seus componentes exigem acondicionamentos especiais – temos um cliente em que os motores são envoltos em caixas de madeira customizadas – e o valor da carga é muito elevado, o que exige cuidados extras em termos de segurança e gestão de riscos”, pontua Maurício Almeida, head do Setor Automotivo da DHL Supply Chain Brasil.

Por fim, ainda segundo Almeida, trata-se de mais um mercado em que um atraso ou erro pode prejudicar colheitas, prazos de obras e até linhas de produção, trazendo grandes prejuízos, o que demanda grande resiliência e agilidade dos processos logísticos.

Esta criticidade na entrega das máquinas e dos equipamentos também é destacada por Marcelo Zeferino, diretor Comercial e de Marketing da Prestex. Mas, primeiro ele alerta que existe uma divisão dentro desse segmento.



De acordo com Almeida, da DHL Supply Chain, o setor atua com uma variedade ampla de SKUs e o processo de armazenagem é bem complexo, com acondicionamentos especiais

Quando falamos em entrega de uma máquina ou equipamento que irá compor um determinado produto, isso sempre está atrelado a um projeto, seja ele de ampliação, manutenção ou reparo. Esse tipo de reparo, na maioria das vezes, está em consonância com um planejamento assertivo para alinhar, de forma produtiva, os passos que seguem esta cadeia.

“Quando falamos de equipamentos, temos outras vertentes importantes. Falo isso pois os motivos do transporte podem ser os mesmos dos citados acima, porém, o mais comum neste caso é que esses equipamentos sejam para alinhar uma expectativa de estoque, ou até

mesmo para uso imediato, o que aumenta a criticidade do processo, pois na indústria, como podem observar no momento em que vivemos, falta de equipamentos pode parar uma linha de produção, causando danos significativos ao processo. Nosso papel é mitigar esses riscos, entregando soluções e possibilidades para todos os envolvidos nesse processo”, coloca Zeferino.

Por seu lado, Carlos Alexandre de Souza, gerente Técnico de Projetos da Allog Participações, prefere adequar esta logística à de “cargas de projeto”, que normalmente movimenta cargas heavylift e superdimensionadas que exigem uma análise criteriosa de toda a cadeia logística, onde a fase de inteligência e viabilidade do projeto é a base para o sucesso.

No caso específico da Metar Logística – Buslog, a gestora executiva Comercial Maria Silvia Martins diz que esta logística é marcada por prazos de entrega muito rápidos: embarque à noite, disponibilidade de retirada no dia seguinte no primeiro horário. “Com retirada pelos técnicos (partes e peças) nos destinos – retirada em nossas lojas no destino (pick-up point).”

Com relação ao fato de haver ou não legislação específica para o setor, Almeida, da DHL Supply Chain Brasil, ressalta que não existem legislações setoriais para movimentação de máquinas e equipamentos, mas sim

regras a depender das especificidades de determinados produtos (químicos ou explosivos, por exemplo). “Existe legislação somente para produtos perigosos, como baterias radioativas”, emenda Maria Silvia, da Buslog.

Zeferino, da Prestex, também lembra que para o setor específico não há nada homologado, porém existe alguns setores da economia que utilizam os materiais envolvidos e acabam por regulamentar essas transferências. Como é o caso da IATA, para produtos com classificação perigosa, e a ANVISA, para produtos do setor da saúde, cosméticos e correlatos. “Por isso a importância de estar atento mais do que ao segmento específico, e sim ao que o mercado que é impactado com a utilização dita.”

Por outro lado, como falamos de cargas que excedem dimensões e peso, cada país tem sua legislação específica para a movimentação desse tipo de carga. “Quando montamos a viabilidade do projeto, já consideramos todas as licenças necessárias para que ele aconteça”, diz, agora, Souza, da Allog.

Exigências

Como já foi dito, um ponto importante desse segmento é a variabilidade de tamanhos, pesos e urgência dos itens solicitados.

“Neste caso, é fundamental que o Operador envolvido seja um especialista não só em uma rota específica, ou em um modal apenas. A capacidade de atuar nas mais diversas situações e ainda assim ser competitivo é crucial para o sucesso neste certame”, explica Zeferino, da Prestex, quando o assunto é o que a logística neste segmento exige dos OLs e das transportadoras.

Para Almeida, da DHL Supply Chain Brasil, o primeiro requerimento é a especialização, dadas as especificidades deste segmento. A segunda questão é relacionada a toda infraestrutura e equipamentos adequados para movimentação e transportes, tendo em vista as características especiais das cargas. “Garantir práticas de excelência de gestão de inventário também é fundamental, bem como ter equipe qualificada para operar com grande



Souza, da Allog: A movimentação de cargas superdimensionadas exige uma análise criteriosa de toda a cadeia, onde a fase de inteligência e viabilidade do projeto é a base para o sucesso

precisão. Nas atividades de transportes, é fundamental prover visibilidade ponta a ponta.

O know-how neste tipo de operações também é essencial na visão de Souza, da Allog. “Você tem que saber o que está fazendo, entender os limites e usar os materiais corretos para que a operação aconteça de forma correta e segura.”

Maria Silvia, da Buslog, aponta ou-



tras exigências: prazos de entrega bem curtos e justos, performance de entrega superior a 95% e preços competitivos.

Problemas

A necessidade de contar com empresas que tenha know how no segmento é usada por Souza, da Allog, para falar dos maiores problemas ou desafios enfrentados no segmento. Para ele, na questão de serviços, a escolha de um parceiro competente, com know-how nestes tipos de operação, já minimiza os riscos dos clientes. “Por outro lado, na questão de infraestrutura logística, se o Brasil já é deficitário na movimentação de cargas sem excesso, quando vamos tratar de cargas de projeto, superdimensionadas, os problemas são bem maiores. Somente um investimento em vias e estrutura portuária com base no que temos em continentes de primeiro mundo pode facilitar o segmento.”

Equacionar adequadamente os picos e quedas de demanda é um desafio constante para não se perder a eficiência da operação. Fazer entregas emergenciais com agilidade e segurança é outra questão, uma vez que a cada máquina eventualmente parada em campo representa perdas significativas ao produtor ou empreiteiro. “Para melhor gestão destes desafios, desenvolver as torres de controle para antecipar demandas tem função fundamental, buscando fazer uso cada vez melhor dos dados disponíveis”, comenta, agora, Almeida, da DHL Supply Chain Brasil.

Um grande problema, falando sobre o aspecto logístico, é a tentativa de resolver problemas complexos com soluções simplistas ou já fracassadas, adverte Zeferino, da Prestex. “Já vimos em várias ocasiões como esse segmento foi afetado em eventos históricos, como greve dos caminhoneiros, crise global, entre outros. Esses eventos forçaram a indústria a olhar, ao menos por al-

guns instantes, para âmbitos distintos dos que até então observava, o que acabou desfraldando algumas possibilidades importantes em modelos de transferência, importância da informação em tempo real, gerenciamento de riscos, controle da cadeia e outros tantos, porém, ao findar esses momentos, vimos algumas áreas da indústria reto-



A atuação da Buslog, de acordo com **Maria Silvia**, é marcada por prazos de entrega muito rápidos: embarque à noite com disponibilidade de retirada no dia seguinte no primeiro horário

mando a velhos costumes como se nada fosse. Sem contar quando crises, como a dos semicondutores, assolam a cadeia global forçando a todos, inclusive nós, a tomar novas medidas. Nesta hora, estar apoiado em uma rede tecnológica e operacional integrada, sem dúvida faz com que possamos sair na frente dos demais.”

Maria Silvia, da Buslog, aponta criticidade nos prazos de entrega, especialmente partes e peças de reposição. “Estes desafios são solucionados através das inúmeras partidas diárias que a Buslog oferece, possibilitando a chegada de uma peça de reparo/reposição no destino o quanto antes. Também podemos citar o controle de retirada das peças pelos técnicos nos destinos, solucionado através de acompanhamento no site, EDI, API, Webservice.”

Novidades e tendências

A movimentação das cargas de projeto depende muito da infraestrutura e estrutura logística da rota considerando origem e destino onde tal carga irá transitar. Veículos e guindastes potentes, portos bem estruturados e navios aptos a operar tais tipos de carga são pontos fundamentais para a viabilidade dos projetos, acusa Souza, da Allog, quando o assunto é novidades/tendências do setor.

Na ótica de Almeida, da DHL Supply Chain Brasil, o uso mais intensivo de dados, tanto na previsão de demanda, como para gestão de riscos é um movimento crescente e fundamental para encarar um mercado ainda muito volátil.

Por outro lado, a incorporação de novas tecnologias inovadoras, como as encontradas nas torres de controle, por exemplo, vêm contribuindo muito para que o setor ganhe continuamente eficiências. Por fim, a sustentabilidade é um valor extremamente relevante, e se traduz na eletrificação de porções das cadeias de suprimentos, dentre outras iniciativas, completa o head do Setor Automotivo da DHL Supply Chain Brasil. Tecnologia também é o futuro para Maria Silvia, da Buslog. Ela destaca que, para as indústrias, a otimização dos processos de manutenção, elevando a eficiência da produção, permite que a empresa ganhe maior competitividade. Além da gestão de performance que realiza o monitoramento da condição dos equipamentos e o gerenciamento de integridade do desempenho da indústria. Na logística, ainda segundo a gestora executiva Comercial, a tendência aponta para a automação dos processos manuais com valorização das atividades intelectual e de relacionamento humano através de maior capacitação dos colaboradores com as novas tecnologias e aprimoramento das capacidades mais subjetivas. “A logística em tempo real deve passar a utilizar ferramentas modernas,

para realizar o rastreamento e monitoramento em tempo real, avaliar e trabalhar ociosidade e manter as informações de forma eletrônica aos clientes, bem como disponibilizar dashboards para avaliação de performance, entre outros." Por fim, a sustentabilidade na logística, item importante que vem sendo muito trabalhado e desenvolvido com a redução de emissão de gás carbônico através da otimização e compartilhamento (transporte nos bagageiros dos ônibus de passageiros), com a redução dos impactos nocivos ao meio ambiente. De acordo com Maria Silvia, as empresas, muito mais conscientes, buscam por uma logística mais sustentável e que minimize o desgaste dos recursos naturais. "Nós da Prestex entendemos que a informação e velocidade competitiva ditam as novas regras do mercado, e para esse segmento não é diferente.



Zeferino, da Prestex: Para este segmento não existe nada homologado, porém existe alguns setores da economia que utilizam os materiais envolvidos e acabam por regulamentar

O advento da transformação digital traz ao setor uma atualização importante da sua cadeia de gerenciamento logístico, sendo que é possível uma correlação importante entre valor empregado em estoque versus competitividade em logística, ou seja, não faz sentido altos valores de estoque na cadeia se você possui um parceiro logístico confiável que, além de proporcionar uma logística dentro dos acordos de prazo, oferece uma visibilidade global da ca-


deia e seus impactos subsequentes." Ainda segundo Zeferino, a informação deixou de ser ferramenta de alguns para ser obrigatoriedade de todos neste processo: "o que você faz com ela é o que diferencia sua posição neste mercado."

O que as empresas oferecem

Allog – Trabalha com maquinários para indústria de bebidas, motores e geradores elétricos, segmento de usinagem, segmento náutico com iates de luxo, implementos agrícolas, setor automotivo, etc. Oferece logística door to door do projeto.

Buslog – Atua com partes e peças de maquinários gerais: automação, elevadores, veículos, tratores, outsourcing, hospitalares, eletrodomésticos, etc. E também com equipamentos completos: médico-hospitalares, outsourcing, eletrodomésticos. Oferece transporte de encomendas fracionadas, com opção de serviços de primeira e última milha ou somente a transferência.

DHL Supply Chain Brasil – Atua nos mercados de peças de reposição para equipamentos agrícolas e de construção, bem como tecnologias relacionadas, incluindo componentes eletroeletrônicos e mecânicos para motores e transformadores industriais, gás natural, energia e produtos químicos, tanto em atividades de armazenagem, como de transportes e de gestão da Supply Chain.

Prestex – Em termos de máquinas e equipamentos, atua em duas frentes. A primeira é o mercado de transformação, que basicamente envolve componentes da indústria. Nesta área atua abastecendo a cadeia, seja através de milk run já desenvolvido, ou desenvolvendo o gerenciamento de cadeia para o cliente, bem como em casos pontuais atuando como spot para emergências que ocorrem na cadeia de seus clientes. A outra frente é o mercado de distribuição. Neste caso é o produto final (ou em escala parcial), que entrega na cadeia de distribuidores, fornecedores ou pontos de manutenção dos seus clientes. 

LOGWEB, MULTIPLATAFORMA EM MÍDIA NO SEGMENTO DE LOGÍSTICA

Conteúdo

- por voz
- temporário
- por imagem
- por vídeos
- por textos

Público-Alvo: Canais que te conectam a segmentos e pessoas específicas e eficazes

Canais e Ações: Estratégia típica da mídia segmentada

Conteúdos adaptáveis: De acordo com seu alvo. Cada mídia, um conceito

Orçamento: Ao contrário do que se imagina, estabelecido e aberto, a mídia pode melhorar muito seus benefícios

Somos parceiros: Mostre sua linha de chegada com o cliente, te ajudaremos objetivamente.

CONFIRA
COM A GENTE!

REVISTA
Logweb

11 3964.3744

11 3964.3165

luis.claudio@logweb.com.br
valeria.lima@logweb.com.br

www.logweb.com.br

www.modalmaritimo.com.br

 Portal.e.RevistaLogweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

 grupologweb

 logweb



Transporte de Valores: Distribuição do auxílio emergencial em todo o país foi desafio para a logística

A pandemia também mostrou a necessidade de uma infraestrutura que atenda todo o país. Pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva apontou que mais de 70% da população ainda utiliza dinheiro vivo como principal meio de pagamento.

Como não é difícil constatar, a pandemia da Covid-19 afetou todos os segmentos da economia, não só no Brasil, como em todo o mundo. Até o de transporte de valores.

O Banco Central do Brasil apurou em 2020 recorde de circulação de papel moeda – o mesmo movimento foi observado em outros países, incluindo potências econômicas. “Com o aumento do fluxo do pagamento do auxílio emergencial, tivemos de revisitar toda a nossa operação de logística de valores para assegurar que o dinheiro em espécie fosse distribuído para as pessoas que mais necessitavam espalhadas por todo o país. Por sermos considerados uma atividade essencial, por decreto da Presidência, não paramos um minuto sequer. Todo esse aprendizado, em meio a uma pandemia, foi incorporado pela equipe em nossa operação”, comenta Rodrigo Marchini, diretor Comercial do Grupo Protege.

Na verdade, a pandemia mostrou a necessidade de uma infraestrutura que atenda o país em todos os seus extremos. Pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva apontou que mais de 70% da população ainda utiliza dinheiro vivo como principal meio de pagamento. E dados oficiais apontam que mais de 40% das cidades brasileiras não possuem agências bancárias.



D'Arco, da Brink's: O principal desafio é contribuir para a circulação do dinheiro no mercado e manter este serviço diante de um quadro de oferta logística limitado

“Durante a pandemia, o dinheiro em circulação foi muito maior por conta do auxílio emergencial. A distribuição destes valores em território nacional foi um desafio que mostrou a importância da capacidade conquistada pela Prosegur. Em 2020, metade de todo o volume de auxílio emergencial pago passou pela transportadora”, comenta Sérgio França, diretor comercial e de estratégia da Prosegur Cash, unidade de negócio responsável pelos serviços de Logística de Valores do Grupo Prosegur. Ele também diz que a empresa precisou se estruturar para atender à demanda do auxílio emergencial, o que exigiu uma opera-

ção complexa que utilizou outros modais, como aviões, hidroaviões e até mesmo embarcações para fazer o dinheiro chegar aos pontos mais extremos do país. “Neste processo, a empresa se diferenciou por ser a única presente em todos os Estados da Federação, alcançando 80% do território brasileiro. Nossa equipe foi essencial nesse período, e com muito planejamento conseguimos atender toda demanda gerada pelos bancos para levar à população o dinheiro do auxílio. Como o meio circulante aumentou no período da pandemia, acreditamos que por hora a demanda deve estabilizar e voltar ao normal.”

Pelo seu lado, Marcelo Caio Bartolini D'Arco, CEO da Brink's no Brasil, destaca que, no início da pandemia, os seus clientes foram menos afetados por serem, principalmente, instituições financeiras e do varejo essencial, onde houve maior circulação de dinheiro.

“Restabelecemos nossas prioridades e o primeiro ponto foi garantir a segurança e saúde dos nossos funcionários. Adequamos cada uma das áreas às restrições determinadas pelos órgãos responsáveis. Por outro lado, realizamos um serviço essencial e precisamos garantir que isso não parasse e novos produtos foram desenvolvidos e lançados, como o Brink's

Pay, uma solução que conecta os dois extremos do mundo moderno: o dinheiro físico e o digital”, acrescenta D’Arco.

Mais do que dinheiro

Num país continental como o Brasil, e com alto índice de sinistralidade, a principal característica do segmento de transporte de valores é chegar com segurança aos mais distantes municípios, onde a população ainda depende do dinheiro vivo – algumas cidades nem possuem agências bancárias. “Nossa frota é dotada de mais de 1700 carros-fortes, que estão distribuídos em mais de 100 filiais no Brasil. Desta forma, conseguimos chegar a 4.456 municípios brasileiros. Nossa estratégia é embarcar diversos sistemas de segurança nos carros-fortes e investir no processo de inteligência com monitoramento e rastreabilidade ao longo da viagem, além de ampliar o treinamento da equipe embarcada”, aponta França, da Prosegur Cash. No processo logístico – continua o diretor comercial e de estratégia – o transporte dos valores e a gestão de numerário se complementam e com isso conseguimos oferecer uma solução completa para os seus clientes. “Além disso, assumimos toda a cadeia de ges-

tão de caixa eletrônicos, incluindo abastecimento, monitoramento e controle de saldo de cada máquina, checagem de operação, custódia das chaves e manutenção de primeiro e segundo nível. Além disso, a Prosegur conta com uma Central de Gestão de ATM.”

Também falando sobre as características da logística no segmento de transporte de valores, Marchini, do Grupo Protege, apregoa que a logística de valores do Grupo consiste em uma solução completa que inclui o transporte de numerário (cédulas/moedas nacional e estrangeira), processamento através de pessoas e equipamentos especializados e custódia de valores. A solução está disponível para bancos e cooperativas, supermercados, lotéricas, postos de combustíveis, varejo ou qualquer comércio que tenha movimentação de dinheiro.

Tecnologia a favor

É óbvio que, pelas peculiaridades, muita tecnologia está aplicada ao setor.

D’Arco, da Brink’s, diz que a inovação permeia todas as áreas da empresa, desde a operação aos negócios, e a tecnologia usualmente está relacionada aos processos de inovação.

Na esfera dos negócios, alguns exemplos: “lançamos este ano uma plataforma on-line para clientes, o Portal 24SEVEN, onde o cliente consegue fazer toda a gestão e acompanhar o fluxo de seu dinheiro de maneira centralizada em seu celular, computador ou tablet. O Brink’s Pay atende o varejo e as Instituições Financeiras, com operações realizadas por meio de APIs, aplicativos e QR Codes. Além disso, desenvolvemos uma tecnologia de reconhecimento de depósitos por radiofrequência e blindagem com resistência a ataques por objetos de corte ou calor aplicada em nossos cofres inteligentes (Brinks Box e B-Safe)”.

Já a Prosegur Cash lançou, no final de 2020, a “Guia de Transporte de Valores Eletrônica” (GTV-e), que representou um marco para o transporte de valores no Brasil, pois digitalizou um processo complexo que, aos poucos, deixará de utilizar toneladas de papel, poupando o meio ambiente, segundo França.

Com a atualização da fiscalização, os Estados passaram a ter maior controle e celeridade na aferição das guias emitidas pelos contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre a Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS). “Após a implantação da tecnologia já emitimos mais de 125 mil guias eletrônicas e, no prazo de um ano, deixaremos de imprimir 28,8 milhões de folhas sulfites.”

O diretor comercial e de estratégia da Prosegur Cash diz, ainda, que a empresa mantém o foco em sua cultura de “Transformação Digital”, implantando tecnologia RPA para processos repetitivos e adotando novas ferramentas que possam facilitar o dia a dia dos clientes, ampliando as possibilidades de interações de forma online, o que aumenta a produti-



vidade, facilita o contato com os clientes e abre possibilidades de fechar novos negócios.

“Também criamos mais um modelo de cofre inteligente, o Cash Today Smart – uma opção de cofre com alta capacidade, mas que tende a ser mais econômica em função de sua contadora ser mais lenta do que a do modelo Plus. Assim como os demais cofres, a versão Smart conta com blindagem reforçada e é dotada da tecnologia mais atual existente em reconhecimento de cédulas. O equipamento, que é instalado no cliente, permite a contabilidade diária ao aferir as cédulas recebidas. A Prosegur assume o risco sobre os valores a partir do exato momento em que os numerários são identificados. Além disso, a empresa também se encarrega de fazer a coleta dos valores depositados.”

O Grupo Protege tem um olhar atento aos avanços tecnológicos e aos impactos socioambientais. Um dos projetos que tem sido muito utilizado pelos seus clientes é o aplicativo “Follow Me”. O app tem registrado mais de 700 mil acessos por mês. Disponível para IOS e Android, a ferramenta permite o agendamento de coleta de numerário e controle dos valores coletados e processados diretamente pelo celular. Quando o carro-forte está a minutos de distância do estabelecimento (lotérica, supermercado, farmácia, etc.), o cliente recebe uma notificação push no celular e pode se programar e acompanhar toda a operação.

“Em outra frente, neste ano que completamos 50 anos de história, inovamos com o lançamento do primeiro carro-forte 100% elétrico do mundo. Todo o projeto foi concebido para valorizar a sustentabilidade e ser uma alternativa para os próximos anos. O modelo foi estruturado em um chassi de carro-forte retirado de circulação, mitigando danos ambientais e in-

centivando o reaproveitamento de peças. Um dos principais impactos do carro-forte elétrico é o benefício para o meio ambiente. A redução média na emissão de carbono será de 1,4 toneladas de CO₂ por mês”, completa Marchini.



Marchini, do Grupo Protege: Com o fechamento parcial do tráfego aéreo durante a pandemia, uma área que se reinventou foi a de transporte de cargas de alto valor agregado

Problemas e desafios

Atuar neste segmento, também parece óbvio, impõe enfrentar problemas e desafios.

O principal, segundo D’Arco, da Brink’s, é contribuir para a circulação do dinheiro no mercado e manter este serviço para a popu-

lação brasileira diante de um quadro de oferta logística limitado. Ou seja, os valores só podem circular por meio de carros-fortes, boa parte por rodovias que não oferecem pavimentos de qualidade ou onde a falta de segurança impera. “Fora o transporte por rodovia, as empresas só podem utilizar aeronaves fretadas ou de carga devido à restrição por lei. A permissão de transporte de valores em aeronaves comerciais agregaria à segurança porque seria possível fracionar as cargas tornando menos atrativo para os criminosos.”

A falta de segurança, de forma geral, consiste em um grande desafio. Para fazer frente a essa situação, na área de segurança há um trabalho em conjunto das forças policiais, principalmente as de inteligência, em conjunto com as transportadoras de valores.

O resultado tem sido muito bom, comemora D’Arco. Para se ter uma ideia, em 2017 foram roubados, aproximadamente, 200 milhões de reais das transportadoras de valores. “Claro que existe o seguro, mas é também sabido que, de alguma forma, a população acaba sendo afetada no pagamento dessa ‘conta’. Em 2020, foram roubados aproximadamente 5 milhões de reais das transportadoras de valores.”



O que a Brink's tem feito são investimentos inteligentes – ainda segundo o CEO. “Tudo foi feito com base em conhecimento adquirido de polícias específicas que sabem como combater o crime organizado. Ou seja, cada centavo investido foi com um objetivo claro de combater determinado tipo de ação criminoso. E, com certeza, o fundamental é o treinamento e a capacitação dos funcionários. De nada adiantaria investimento em reforços físicos e tecnologias sem o adequado treinamento dos funcionários. Este treinamento e qualificação são realizados através de programas específicos na Universidade Brink's, que oferece capacitação para todos os funcionários da empresa.”

Também no caso da Prosegur Cash, os principais problemas enfrentados ainda são segurança e as longas distâncias. “O dinheiro vivo continuará tendo um papel importante ainda por décadas no Brasil. O combo de incremento da tecnologia, inteligência nos processos de monitoramento e homens treinados, além de uma rede consistente de acesso aos mais distantes grotões do país, continuarão como peças fundamentais para enfrentar estes problemas”, acentua França.

O Grupo Protege atua para minimizar os riscos e perdas de seus clientes. Para isso busca oferecer soluções completas. Por exemplo, com o fechamento parcial do tráfego aéreo durante a pandemia, uma área de atuação que se reinventou foi a de transporte de cargas de alto valor agregado. “O Carga Segura do Grupo Protege registrou um crescimento superior a 50% em receita no primeiro semestre de 2021, quando comparado ao primeiro semestre de 2020. Trata-se de uma solução em transporte com alto nível em segurança, com a maior cobertura de seguro de frete e taxa de

sinistro zero desde sua criação. Os caminhões são totalmente blindados e possuem quatro vigilantes embarcados. O serviço é destinado aos fabricantes de celulares, notebooks, televisores, medicamentos, insumos farmacêuticos e correlatos, cosméticos, defensivos agrícolas, entre outros. Esse transporte em caminhões blindados já



França, da Prosegur Cash:
Durante a pandemia, o dinheiro em circulação foi maior por conta do auxílio emergencial. A distribuição em território nacional foi um desafio

está incorporado como uma solução eficiente e segura pelas empresas e tende a crescer cada vez mais”, finaliza Marchini.

O que as empresas oferecem

Brink's – É considerada líder global em gestão total de numerário, logística segura e soluções de pagamento, incluindo transporte de dinheiro, serviços de ATM, serviços de gerenciamento de caixa (terceirização de cofre, processamento de dinheiro e serviços de segurança inteligente) e transporte internacional de valores. A maior parte dos processos logísticos do transporte de valores é comum aos demais tipos de carga, como armazenagem, recebimento, movimentação e expedição. No transporte oferece os processos de coleta e entrega.

No âmbito internacional, trabalha com o agenciamento de carga, cobertura aeroportuária, desembaraço aduaneiro, entre outros. Já na logística de numerário, há processos específicos como: o transporte rodoviário nacional em veículos blindados, a coleta e o abastecimento de numerário, o processamento e a custódia de valores.

Grupo Protege – Realiza transportes de valores, operações com caixas eletrônicos (ATMs), cofres inteligentes, processamento de numerário 100% monitorado, custódia, gestão de numerários e cheques e transportes de bens de alto valor agregado (eletrônicos, medicamentos e insumos farmacêuticos, por exemplo). No transporte de valores, todos os atendimentos são planejados e monitorados por torre de controle, a fim de garantir a melhor performance do serviço e prestar suporte às equipes em roteiro na rua.

Prosegur Cash – Suas áreas de atuação atendem, principalmente, os setores financeiro, varejista, de prestação de serviços, fármacos, tecnologia e artigos de luxo, podendo ser empresas de pequeno, médio e grande portes. Realiza o ciclo completo da logística de valores, considerando a origem e o destino no transporte do numerário com frota própria, bem como a classificação e o processamento de dinheiro com a mais avançada tecnologia. O serviço de custódia consiste na guarda e gestão de valores para as principais instituições financeiras. A gestão de troco também é uma facilidade oferecida na solução de logística de valores para os clientes Prosegur, considerando a sazonalidade, o perfil do comércio e os períodos críticos. Os valores são planejados, preparados e entregues em cada estabelecimento, de acordo com a necessidade do cliente. Logweb

Pandemia acelerou otimização de processos na área farmacêutica que vieram para ficar

Apesar de ter sido muito difícil, este período trouxe ensinamentos para os Operadores Logísticos e as transportadoras, contribuindo para que o setor se torne mais automatizado, eficiente e transparente.

O setor farmacêutico foi e continua sendo um dos mais impactados pela pandemia. Quais mudanças este período trouxe para a logística é a principal questão que nossos entrevistados respondem nesta matéria.

O impacto foi grande devido às demandas de produtos específicos para todo o país, conta Marcelo Azevedo, diretor Nacional de Operações da Ativa Logística. O maior desafio foi contornar as diversidades de redução de malha aérea para entrega em nível nacional.

“Durante a pandemia, algumas divisões foram afetadas, como diagnósticos, pela redução dos exames e consultas eletivas, porém, houve aumento de outras, como medicamentos e alguns insumos. Com a abertura do mercado e as flexibilizações, os setores afetados retomaram seus padrões e podem ter alta demanda em razão das necessidades reprimidas, ou seja, as pessoas tendem a realizar os exames adiados”, explica.

Ainda segundo Azevedo, a pandemia antecipou diversas soluções tecnológicas para o setor, gerando maior eficiência, agilidade e transparência em toda a cadeia de distribuição. Mudanças estas que vieram para ficar. “E continuarão sendo acentuadas mesmo depois, devido à alteração na percepção de valor por parte das empresas



Fernandes, da Abol, observa como alteração operacional a migração do modal aéreo para o rodoviário das operações de longa distância para medicamentos

e consumidores”, complementa. Kleber dos Santos Fernandes, coordenador do Grupo da Abol – As-

sociação Brasileira de Operadores Logísticos para assuntos da Anvisa, observa como alteração operacional a migração do modal aéreo para o rodoviário das operações de longa distância para medicamentos de alto valor agregado ou com escala de consolidação, uma vez que as companhias aéreas foram fortemente impactadas com a capacidade de disponibilização de espaços em suas aeronaves.

Após a estabilização, já no começo do segundo semestre de 2021, as cargas que migraram para o modal rodoviário retornaram ao aéreo. “Atualmente, cerca de 90% das operações já estão de volta aos respectivos modais de origem”, revela. Também na questão dos modais toca Kelly Bueno, executiva de Negócios da Aviat Cargo. “O mais



afetado foi o aéreo, que ainda não se restabeleceu. A quantidade de voos não é igual a antes e as malhas com as ofertas de voos não voltaram, dificultando a operação de material perecível/termolábil e o atendimento no prazo para os hospitais”, conta.

No modal rodoviário, a dificuldade atual, continua Kelly, é o aumento no valor de fretes devido aos altos custos do diesel, luz, peças, juros e à inflação alta, entre outros fatores. Mudanças logísticas foram necessárias na Aviat, como alteração do fluxo operacional e dos horários de embarques, investimento em tecnologias, redução da mão de obra, utilização da inteligência logística nas oportunidades de voos, muito alinhamento antecipado com o cliente, otimização das rotas, foco em clientes com os mesmos tipos de produto, readequação e redução de custos em outras frentes. Já Lucy Maia, head de Pharma &



Segundo **Lucy**, da DMS, projetos que estavam em stand by foram colocados em prática em razão da crise no transporte aéreo, como o uso do modal marítimo

Healthcare da DMS Logistics, comenta a migração do aéreo para o marítimo, por conta de tarifas e/ou espaço. Segundo ela, projetos de mudança que estavam em stand by foram colocados em prática em razão da crise no transporte aéreo.

“A mudança de modal veio para ficar no caso de empresas que tiveram programações mais robustas com seus fornecedores internacionais e produtos que suportam bem o transit time marítimo”, destaca. Outra mudança foi a busca de rotas alternativas, ainda segundo Lucy, que diz que mesmo nos casos onde havia validação prévia de rota pela Anvisa, o órgão entendeu a necessidade e promoveu o deferimento de alterações.”

Cássio Marques Filho, diretor da Embragen – Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos, aponta como mudanças neste período de pandemia a adequação dos horários para atendimento à indústria farmacêutica, inclusive aos finais de semana, e a exigência de transferência de mercadorias da zona primária para a secundária. O item mais significativo observado, segundo Luis Alberto Costa, diretor executivo do Grupo Troca

Moura Tração

Para sua empresa não parar.



Pronta-entrega.



Assistência técnica in loco em todo território nacional.



Condições especiais de pagamento e financiamento.



Logística reversa em recicladora própria, sem custo logístico para o cliente.



Solicite agora mesmo o seu orçamento.

0800.701.2021



mouratracao.com.br
centralmoura@grupomoura.com
(81) 2121.1652



Energia pra mover o futuro.

Logística, foi a rapidez logística para atender à demanda represada de outras medicações não relacionadas à Covid-19, das mais básicas às mais complexas. “Além disso, a movimentação em portos e aeroportos se multiplicou para atender demandas reprimidas com mais rapidez, buscando insumos importados, o que nos trouxe muitas demandas de atendimento de cargas alfandegárias”, conta.

Para Costa, a situação da demanda reprimida tende a se normalizar com o arrefecimento da pandemia e a regulação do fornecimento de medicamentos. No entanto, algumas medidas, como a maior sa-neabilidade de processos e o treinamento de pessoas serão muito mais observados do que já eram, com novas determinações de laboratórios que necessitam de readaptação dos Operadores Logísticos e transportadoras.

“Além disso, há exigências de mais atenção para evitar também problemas com contaminação cruzada, que já eram muito rigorosas, mas que agora são prioritárias em vários sentidos”, acrescenta o diretor executivo do Grupo Troca.

Cassio Torres Souza, diretor comercial da Pluscarga Internacional, diz que a principal mudança foi a priorização sem precedentes dos insumos dessa indústria. Um exemplo prático foi a alta porcentagem das alocações disponíveis em voos comerciais/cargueiros para transporte desse tipo de produto, criando, inclusive, o backlog para escoamento dos demais bens de consumo. “Além disso, houve a isenção dos impostos de importação de vários produtos desse setor entre 2020 e 2021 (total de 564 produtos) e a priorização também para a liberação desses produtos junto à Receita Federal e à Anvisa, o que trouxe mais celeridade para todo o setor”, acrescenta.

Souza lembra que a redução dos impostos é temporária, mas os ga-

nhos em termos de análise de processos pelos órgãos competentes, bem como o know how adquirido no transporte desses materiais (formas de manuseio, armazenamento e transporte) são legados que ficam. A Profarma Specialty precisou fazer alguns ajustes na sua forma de trabalhar, como elenca Lauro Lunardelli Zuchelli, gerente sênior de Operações. São eles: utilização de tecnologia para monitorar on time o last mile, criação de modais alternativos de distribuição, pois foi necessário transferir as operações da malha aérea para a rodoviária em tempo recorde; e integrações sistêmicas entre os elos da caixa, possibilitando a troca de informações e reduzindo rupturas de estoque, além da otimização dos processos de Supply Chain.



Souza, da Pluscarga:

“A mensagem fundamental é o correto planejamento entre demanda futura x negociação de alocações para o escoamento desses materiais”

“Essas mudanças foram aceleradas pela pandemia, mas, certamente, vieram para ficar, pois otimizaram processos logísticos e facilitaram a rotina de todos os profissionais envolvidos na distribuição de medicamentos, desde o setor comercial até os motoristas das transportadoras”, complementa.

Ricardo Agostinho Canteras, diretor comercial da Temp Log, cita o impacto logístico gerado pelo surgi-

mento de novos produtos durante a pandemia, como as vacinas Pfizer, que demandam temperatura muito baixa de armazenamento.

“Tem também o giro cada vez maior de medicamentos, correlatos e equipamentos, principalmente nos hospitais. Basta lembrar do momento em que as instituições de saúde chegaram ao ápice da necessidade de leitos e medicamentos de intubação. O volume de produtos necessários foi muito grande e isso afetou de tal maneira a indústria que foi preciso acelerar a produção e a importação de medicamentos, insumos e correlatos”, expõe.

Canteras acredita que as mudanças de volume geraram uma série de ações para que as empresas pudessem girar o estoque numa velocidade e num volume muito maior do que era feito antes da pandemia. “E todas as melhorias de automação nos processos de eficiência vão ficar de forma definitiva. Por exemplo, uma empresa que girava 100 mil unidades no mês, precisou, de repente, girar 500 mil unidades. Isso significa cinco vezes o giro normal, tornando os processos internos mais eficientes.”

Mais exigências

A nova realidade exigiu dos Operadores Logísticos redução de processos manuais, maior agilidade, eficiência e flexibilidade, considera Regina Lima de Souza Silva, gerente da Qualidade da Terra Nova Logística.

Gustavo Krás Borges Ferreira, gestor de Qualidade da Transportadora Minuano, entende que ainda estamos vivendo o momento de pandemia, e acredita que as exigências e o melhoramento conti-



nuo serão pontos que diferenciam as grandes empresas dentro do setor farmacêutico. “Com o prazo de implementação da RDC 430, da Anvisa, para março de 2022, muitas exigências farão parte do dia a dia do transportador, assuntos que até hoje não são cobrados e que passaram a pesar no orçamento de cada empresa.”

Jerry Sun, supervisor comercial da Trans War Transportes, reforça que muitas empresas terão de se adequar às exigências da norma. “Quem já vinha se atualizando não sentirá tanto o impacto, mas para quem pretende se adequar começando do zero será um grande desafio. Por isso, é preciso estar em constante adaptação para que isso não ocorra”, opina.

Para Luiz Carlos Lopes, diretor de Operações da Braspress Transportes Urgentes, o maior desafio relacionado ao transporte de medicamentos relaciona-se exatamente às exigências previstas na RDC 430. “Ela marca pontos importantes na cadeia de armazenamento, transportes e distribuição dos produtos farmacêuticos, em especial em relação ao controle da temperatura ao longo da cadeia de distribuição, até a chegada no consumidor final.” Além do cumprimento da legislação, a nova realidade do setor passou a exigir dos Operadores Logísticos e das transportadoras, ainda mais, uma gestão eficiente, acelerando inovações tecnológicas. “Aqui na empresa, iniciamos o uso de tecnologia e integrações de plataformas – TMS, planos de contingência alternativo, melhorias nos investimentos em infraestrutur

tura em pontos de cross docking e adequações às novas exigências relacionadas à RDC 340”, revela Zuchelli, da Profarma Specialty.



Para **Costa**, do Grupo Troca, a maior saneabilidade de processos e o treinamento de pessoas serão muito mais observados, com novas determinações

Realmente, com essa nova realidade, a informação tem sido cada vez mais primordial, acrescenta Canteras, da Temp Log. “Sempre foi importante cumprir data, hora, previsão de entrega, porém, agora é exigido que os Operadores Logísticos e as transportadoras ofereçam cada vez mais informações em tempo real em todas as etapas, além de manter as informações históricas para que seja possível fazer uma previsibilidade com mais assertividade.”

Resumindo, Canteras diz que não adianta ter um serviço de entrega bom se não tiver informação de que foi entregue, para quem foi entregue e imagem do comprovante. “A informação é a nova realidade, e o cliente precisa ser alimentado com ela a cada etapa do processo logístico.”

Além de resiliência, que serve para todas as empresas, o setor logístico teve que se antever às demandas, para construir modos de trabalho mais ágeis e facilmente adaptáveis às mudanças, como descreve Lucy, da DMS Logistics. “Posso citar aqui

disponibilidade de sistemas que suportassem bem o modelo de trabalho remoto; implementação de um fluxo de atualizações cada vez mais frequente com os clientes; e negociações de longo prazo, com volumes pré-definidos, a fim de manter os custos em patamares aceitáveis”, declara.

Costa, do Grupo Troca, diz que a nova realidade do setor passou a exigir maior cuidado, atenção e certificações legais, ou seja, maior conhecimento do Operador Logístico em relação ao meio. “No pós-pandemia, acreditamos que eventuais sanções em relação a eventuais desobediências à legislação poderão ser mais pesadas, com o endurecimento das fiscalizações”, opina.

Neste período, o primordial, de acordo com Souza, da Pluscarga, foi a remodelação da forma de gestão de alocações disponíveis junto às companhias aéreas e armadores, além dos armazéns e transportadores internos. “Uma vez que as cargas desse setor se tornaram mais urgentes do que o usual, qualquer falha no escoamento pode causar desabastecimento e/ou perda de mercadorias, por validade ou condições de temperatura e armazenamento. A mensagem fundamental é o correto planejamento entre demanda futura x negociação de alocações para o escoamento desses materiais, trabalhando sempre com o plano B e C.”

Volta ao normal

Como deve se comportar a logística do setor farmacêutico após a “volta ao normal”? Kelly, da Aviat Cargo, responde: “Foi provado que conseguimos realmente fazer mais com menos, o que tanto nos foi ensinado nas aulas e cursos da área. O normal não será normal, continuará com essa tendência de sempre buscar reinventar, fazer mais com menos. E buscar novas formas de conexão com cliente para aten-



der à demanda, alinhar processos e encontrar novas formas de envio.” Com o avanço da medicina, cada vez mais veremos novos medicamentos e terapias, muitas delas de alto valor e que requerem uma logística especial, com transporte e armazenamento sensíveis ao tempo e à temperatura, salienta Dorys Garibello, gerente de Logística e Distribuição de Healthcare para a América Latina da UPS.

Segundo ela, o gerenciamento de produtos essenciais para a saúde, desde o recebimento de um pedido até o faturamento ao cliente, requer atenção extraordinária aos detalhes. De acordo com o BCC Research, o mercado global de drogas terapêuticas biológicas deve aumentar de US\$ 285,5 bilhões em 2020 para US\$ 421,8 bilhões em 2025.

Costa, do Grupo Troca, lembra que a logística para atendimento da área de medicamentos exige muito conhecimento de legislações específicas, pessoas treinadas e especializadas e frota específica para transporte de cargas sensíveis, além de todas as certificações exigidas por órgãos reguladores. “Poucas empresas atendem a estes quesitos”, observa.

Esse período mostrou que o setor logístico deixou de ser uma área complementar e atualmente ocupa um lugar-chave na cadeia farmacêutica, afirma Regina, da Terra Nova Logística. “Portanto, o segmento tende a não estacionar e permanecer avançando na otimização de processos através da automação. No entanto, é uma tendência também o aumento na elaboração de normas voltadas a estes processos e fiscalizações dos órgãos reguladores.”

Com a passagem da pandemia, Lopes, da Braspress, entende que haverá um aumento ainda maior no consumo dos medicamentos, provocada pela preocupação e prevenção de outras doenças que



ocuparam o cenário durante os últimos 18 meses.

Lucy, da DMS Logistics, diz que a pandemia exigiu muito dos setores de logística e, com o fim desse período sabático, a expectativa é voltar a modelos de contrato de longo prazo, com maior estabilidade



Dorys, da UPS: “Cada vez mais veremos novos medicamentos e terapias, muitas delas de alto valor e que requerem uma logística especial”

de para os prestadores de serviços, seus fornecedores e clientes. “O aprimoramento das tecnologias e a inovação nos serviços devem se manter em evidência, pois agregam valor ao cliente final”, adiciona.

Para Marques Filho, da Embrogen, no novo normal deve-se regularizar a cadeia como um todo, aumentando o fluxo de voos e fazendo com que gere equilíbrio na oferta e demanda dos serviços com preço condizente.

Primeiramente, segundo Zuchel-

li, da Profarma, será necessário se adequar ao projeto da Anvisa sobre a rastreabilidade de medicamentos. “Quando falamos de tendências, podemos indicar pelo menos duas: uso de tecnologias para visibilidade de entregas e integrações sistêmicas com visibilidade e reposições automáticas de estoques.”

Canteras, da Temp Log, acredita que agora, com a diminuição da demanda por medicamentos, principalmente os controlados, venha um momento de analisar tudo o que aconteceu. “De refletir, pegar os números e rever planejamentos. Apesar de muito dolorosa, como um todo, essa pandemia trouxe ensinamentos para os Operadores Logísticos e transportadoras que serão aplicados de agora em diante e vão contribuir para que o setor se torne mais automatizado, eficiente e transparente”, complementa.

Para Souza, da Pluscarga, é muito difícil prever o comportamento do mundo no pós-pandemia. “No entanto, uma das maiores lições deixadas foi a necessidade do planejamento baseado em vários cenários potenciais, inclusive reduzindo os tempos de revisão dessas rotas e estando prontos para guinadas e reconfigurações de rumo de acordo com as tendências apresentadas no momento. Outro direcionamento é o de filtrar os parceiros logísticos e manter no rol de fornecedores empresas com estrutura e clareza em seus processos e serviços ofertados”, expõe.

Desafios

Sobre os maiores problemas enfrentados neste segmento, Kelly, da Aviat Cargo, aponta a falta de capital humano com conhecimento, experiência e treinamentos adequados para operacionalizar esse tipo de logística.

Costa, do Grupo Troca, também toca nesse ponto. A falta de pessoas treinadas é um grande entrave na contratação de mão de obra qualificada. “O investimento constante em equipes com turn over alto muitas vezes dificulta os processos e a manutenção dos níveis de exigência para trabalhar com uma logística tão diferenciada como esta.”

Dentro deste tópico, Lucy, da DMS Logistics, diz que existem Operadores Logísticos e transportadoras mal preparados para atender o segmento farmacêutico, não aplicando todos os protocolos de qualidade e segurança que a carga exige. “As indústrias devem manter uma regulação bem próxima destes OLS e transportadoras para que apenas empresas realmente comprometidas tenham espaço no mercado. Os investimentos em tecnologia para manutenção térmica, por exemplo, são fundamentais a fim de otimizar custos com as cargas sensíveis à temperatura.”

Lopes, da Braspress, entende como maior desafio possibilitar que as empresas de modo geral consigam se equipar e estejam plenamente preparadas para atendimento à RDC 430. “Além dos vultuosos investimentos financeiros, elas terão dificuldade na compra dos insumos e equipamentos, sistemas e controles logísticos, já que o segmento, de forma geral, incluindo os transportadores, não estão preparados para essa transformação, no tempo exigido pela lei”, diz.

Para a Braspress, a RDC, apesar de publicada, deverá passar por mais discussões, possíveis adaptações

em seu conteúdo, permitindo em seu pleno atendimento e prática uma melhor experiência no transporte de medicamentos.



Para **Lopes**, da Braspress, o maior desafio relacionado ao transporte de medicamentos relaciona-se às exigências previstas na RDC 430

Marques Filho, da Embragen, cita como maior problema a falta de comunicação, seja na identificação na embalagem da condição de transporte e armazenamento, seja na documentação com todas as informações claras e dispostas, para que a cadeia toda entenda o tratamento ao acondicionamento da carga.

“Que a Anvisa faça cumprir que, nos pontos de passagem, a mercadoria seja acondicionada na

temperatura recomendada pelo fabricante, objetivando que toda cadeia seja devidamente treinada e preparada para que a comunicação flua desde o ponto fabril até a chegada no destino final para que o produto se mantenha íntegro e com qualidade”, reforça.

Os principais problemas, em termos de mercado brasileiro, citados por Souza, da Pluscargo, são: as distâncias entre os grandes polos e os principais portos, por exemplo do polo farmacêutico de Anápolis aos portos de Santos e Rio de Janeiro; a deficitária infraestrutura interna para o escoamento desses produtos, como ausência de ferrovias, estradas ruins, alto custo de frete rodoviário; a burocracia dos órgãos governamentais; e a baixa oferta de espaço nos modais de transporte internacional. Por exemplo, o Brasil representa apenas 1% do volume de transporte de CNTRS no mundo, o que dificulta a sinergia entre o lead time planejado e o realizado.

“Como soluções para essas questões, aponto investimento na concessão de mais áreas de EADI, um programa de melhoria de estradas (podendo passar por mais privatizações) e investimento em tecnologia (nesse ponto a Receita Federal já andou algumas casas) para



celeridade nos processos de análise e liberação de mercadorias.”

Por sua vez, Zuchelli, da Profarma Specialty, destaca três principais desafios do segmento. O primeiro são os prazos curtos de entrega, que poderiam ser mitigados com melhor mapeamento da demanda e visibilidade dos inventários de estoques da cadeia como um todo. O segundo é a necessidade de novas tecnologias de embalagens e formas de monitoramento de temperatura com custos acessíveis voltados à cadeia fria. Por último, cita o desenvolvimento de novos Operadores Logísticos nas regiões Norte e Nordeste.

Um dos maiores problemas acontece porque o segmento de logística farmacêutica tem pressa, segundo Canteras, da Temp Log. “Claro que existem as entregas realizadas em grandes redes de farmácias, agendadas e programadas, mas geralmente nos hospitais, laboratórios e clínicas o estoque não é muito elevado. Então ela é uma logística realizada sempre com prazo menor”, conta.

Para ele, essa agilidade acaba esbarrando em algumas limitações de infraestrutura do Brasil. Há ainda uma dependência muito grande do modal rodoviário no Brasil e quando a entrega precisa ser rápida, acaba-se precisando utilizar o modal aéreo, que tem suas limitações.

“Seria necessário melhorar as estradas, melhorar o rodoviário, reduzir o tempo de viagem para certas regiões, para que o setor não dependa tanto do envio aéreo. Mas a gente sabe que esses são desafios grandes, que acredito que só seriam solucionados com investimento em infraestrutura em ambos os modais. Quem sabe no futuro tenhamos mais opções interestaduais no rodoviário e uma maior oferta de voos entre os estados”, expõe.

Outro obstáculo destacado por Canteras é o número cada vez



Segundo **Zuchelli**, da Profarma Specialty, a nova realidade do setor passou a exigir, ainda mais, uma gestão eficiente, acelerando inovações tecnológicas

maior de envios de cargas por empresas de aplicativos. “A pressa das entregas, aliada a uma baixa oferta de empresas qualificadas, acaba gerando entregas em veículos não qualificados. E aí é preciso, da nossa parte, uma análise maior para que possamos atuar de ponta a ponta do Brasil com companhias que estão dentro das normas regulatórias e tributárias, além de qualificar os agentes regionais.”

Regina, da Terra Nova Logística, também aponta a urgência no atendimento de pedidos, bem como possíveis contratempos no percurso, complicações de rota e falta de estrutura adequada nos locais de recebimento. “As soluções para esses desafios incluem planejamento logístico em conjun-

CARACTERÍSTICAS DA LOGÍSTICA FARMACÊUTICA

- Prazos curtos de entrega (em alguns casos SLA de quatro horas);
- Produtos de alto valor agregado e perecíveis;
- Armazenagem específica com grande volume em câmaras frias de 2 a 8 graus;
- Frotas para distribuição com isolamento térmico nos baús dos caminhões;
- Embalagens específicas com tecnologia de controle de temperatura dos medicamentos.

to com o cliente e elaboração de plano de contingência bem estruturado e embasado na avaliação de riscos”, acrescenta.

Na lista de Jerry, da Trans War, estão: custo para manter a estrutura devido às altas de mercado, prazos de pagamentos estendidos, reajustes não condizentes com a inflação, exigências das PGRs e não cumprimentos do lead time preestabelecidos para coleta e descarga, com excesso de demora. “Essas questões poderiam ser resolvidas com maior flexibilização nas negociações entre empresa e contratado.

Elio Antonio Gobor Filho, diretor operacional da Gobor Transporte e Logística, acrescenta o fato de o Brasil ser um país continental, com alterações climáticas severas, o





que demanda alto conhecimento para conseguir entregar o serviço prestado 100%, sem nenhuma anormalidade. “Muitas cidades são de difícil acesso, principalmente na região Norte do Brasil, onde precisamos de diversos modais para entregar, como aéreo, rodoviário e fluvial.”

O que as empresas oferecem

Ativa – Atua com produtos de saúde em geral, medicamentos controlados, correlatos, oncológicos, genéricos, perecíveis, insumos hospitalares, diagnósticos, medical devices. Oferece distribuição, coleta, conferência, nacionalização, armazenagem, separação, embalagem, expedição e entrega em todo o território nacional através dos modais aéreo e rodoviário.

Aviat – Trabalha com medicamentos, insumos farmacêuticos, produtos controlados Portaria 344, cosméticos, correlatos e produtos para saúde, equipamentos médicos e suplementos alimentares, incluindo perecíveis e termolábeis. Realiza transporte aéreo convencional e de próximos voos, transporte dedicado, cross docking,

manutenção de gelo, coleta com veículos carga seca e com temperatura controlada.

Braspress – Atua no transporte e distribuição em nível nacional de medicamentos, incluindo produtos que necessitam de controle de temperatura ou que tenham regras específicas no controle, como a Portaria 344. Realiza também a distribuição das divisões conhecidas como AG.

DMS – Realiza transporte aéreo e marítimo internacional e armazenagem de cargas (cross docking) de medicamentos acabados e suas matérias-primas, reagentes, vacinas, produtos de laboratório e produtos odontológicos.

Embragen – Armazena produtos farmacêuticos, medicamentos controlados e saneantes, sendo responsável pelo controle de temperatura e umidade.

Gobor – Atua com medicamentos, correlatos, saneantes e cosméticos, desde coleta, transferência, armazenagem até entrega das cargas.

Grupo Troca – Trabalha com manuseio e transporte de medicamentos acabados e insumos para produção de laboratórios farmacêuticos.

Pluscargo – Oferece transporte internacional por via aérea e marítima desde carga geral até cargas com controle de temperatura (CNTRS reefer ou embarques aéreos com uso de datalogger), transporte porto/aeroporto x fábrica e armazenagem em zona alfandegada. Trabalha com insumos para medicina fitoterápica, medicamentos (medicina veterinária), antígenos e implementos, como manitol e magnesium chloride.

Profarma Specialty – Atua com armazenagem, separação e distribuição de produtos, em sua maioria, medicamentos de alta complexidade, que exigem condições específicas de armazenagem, como temperatura de 2°C a 8°C.

Temp Log – Operadora Logística



Canteras, da Temp Log, cita o impacto logístico gerado pelo surgimento de novos produtos durante a pandemia, como as vacinas Pfizer

nacional que atua com toxinas botulínicas, preenchedores faciais, bioestimuladores, medicamentos, incluindo controlados, correlatos e todos os biológicos que demandam cadeia fria. Presta serviços de armazenagem, fracionamento e transporte.

Terra Nova – Realiza armazenagem e transporte de medicamentos, correlatos, cosméticos, produtos de higiene, saneantes e alimentos.

Trans War – Oferece transporte e armazenagem de insumos farmacêuticos, com ou sem controle de temperatura, materiais diretos e indiretos.

Transportadora Minuano – Realiza coletas, separação, agendamentos, logística reversa, paletização e entregas especiais de medicamentos para diálise, correlatos e geral, equipamentos hospitalares, saneantes hospitalares e medicamentos controlados Portaria 344.

UPS – Oferece transporte, armazenagem e distribuição de vacinas, medicamentos, produtos de saúde animal, dispositivos médicos, kits cirúrgicos e outros equipamentos e terapias. Trabalha com planejamento de estoque, armazenagem especializado e atendimento ao transporte multimodal e conformidade alfandegária. Logweb

Embarcador farmacêutico: Desafio de atender ao mercado na Eurofarma é vencido com diversas atividades

Em sua operação de distribuição de produto acabado, a Eurofarma – que trabalha com medicamentos de Prescrição Médica, Genéricos, OTC, Hospitalares, Oncológicos e Veterinários, oferecendo, somente no Brasil, mais de 430 produtos em mais de mil SKUs, atendendo todas as especialidades médicas e cobrindo mais de 200 classes terapêuticas, que representam 80% do mercado total – se utiliza de transportadoras terceirizadas.

“Consideramos esse modelo a melhor opção devido ao perfil de nossos produtos. No atendimento ao mercado nacional, 90% dos pedidos feitos são inferiores a 200 kg, o que enquadra nossa operação no perfil fracionado”, explica **Marcelo Torres**, diretor de Supply Chain.

Para esta realidade, a especialização das transportadoras parceiras em regiões específicas é uma forte aliada para garantir o melhor nível de serviço aos clientes, pois possuem uma boa estrutura e garantem capilaridade de atendimento em todas as cidades da região em que atuam.

“Atualmente, operamos com os seguintes parceiros: Ativa (Sudeste), Mira (Centro-Oeste e Norte), Braspress (Nordeste) e Translovato (Sul) para produtos carga seca. Já para medicamentos perecíveis e/ou urgentes das linhas Hospitalar e Oncologia, operamos com a Transmodel no modal rodo expresso para as regiões Sul e Sudeste e no modal aéreo para Centro Oeste, Norte e Nordeste”, diz, agora, **Pedro de Almeida**, gestor de logística da farmacêutica.



elétricos e também fomentando que as transportadoras invistam em veículos a gás para realizar a operação de transferência de produtos da operação de Itapevi, SP, para o CD de Varginha, MG”, comentam os também gestores de logística **Paulo Araujo e Michael Leone**.

Eles também enfatizam que a empresa está diminuindo a frota de veículos a combustão de seus executivos para veículos híbridos, reduzindo a emissão de poluentes responsáveis pelo efeito estufa. Até 2023, serão mais de 150 veículos híbridos na frota. Outra iniciativa inédita no setor é ter sido a primeira farmacêutica a neutralizar 100% das emissões diretas de CO₂. A ação ainda beneficia dois projetos – Florestas de Lábrea e o Redd – de proteção da Amazônia, preservação da biodiversidade e apoio ao desenvolvimento social, por meio da aquisição de créditos de carbono.

Em todas as ações logísticas da Eurofarma são expedidos aproximadamente 42 veículos por dia nas operações de distribuição e transferência entre plantas. As transferências têm trajeto fixo, sendo expedidos produtos acabados das operações de Itapevi e Freguesia do Ó, São Paulo, Capital, para o CD de Varginha. Já as cargas de distribuição variam de acordo com o que entra de pedido no dia sem rota prévia ou dia fixo de expedição por região.

“Além do rodoviário, utilizamos o rodo expresso, ou seja, um transporte rodoviário que tem estrutura operacional para rodar sem parar e entregar para Sudeste e Sul em um prazo de 24 horas. Também utilizamos o



frete aéreo para o Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Ambos os modais são usados para o transporte de medicamentos hospitalares e oncológicos perecíveis, com temperatura controlada de 2°C a 8°C ou de 15°C a 25°C”, completa agora outro gestor logístico da Eurofarma, **Alberto Schoen**.

Ainda em termos de infraestrutura, a empresa conta, atualmente, com três Centros de Distribuição: Itapevi, SP, com 12.300 m² e 14 mil posições-paletes; Varginha, MG, com 23.800 m² e 31 mil posições-paletes; e Ribeirão Preto, SP, anexo à planta de Soluções Parenterais de Grande Volume (SPGV).

Desafios – Mesmo com toda esta estrutura, os maiores desafios da Eurofarma são manter a produtividade das operações de armazenagem, separação e expedição, de forma a atender o mercado no menor tempo e com o melhor custo possível, ainda mais quando se tratam de produtos oncológicos e/ou hospitalares, que são muito aguardados para salvar vidas em algum lugar do país.

“Os desafios de produtividade estão sendo resolvidos com automatização, inteligência artificial e um olhar mais amplo sobre a indústria 4.0. Apostamos muito que a tecnologia, aliada à vontade dos nossos times em fazer as coisas acontecerem, constituem uma receita infalível para transpor os desafios e adversidades.”

Por sua vez, ainda segundo Torres, o desafio de atender ao mercado no menor tempo e com o melhor custo possível é enfrentado com atividades que se iniciam na integração entre su-

primentos, transportes e qualidade, para garantir os melhores preços do mercado que atendam às necessidades operacionais dos clientes por meio de um transporte eficiente, sem abrir mão da qualidade exigida pelo setor farmacêutico.

Após homologadas por Suprimentos e Qualidade, o time da Eurofarma faz um trabalho diário para garantir que todas as entregas sejam realizadas dentro das expectativas dos clientes, solucionando qualquer tipo de ocorrência no ato por meio da CAGE – Central de Atendimento e Gestão de Entregas. “Acreditamos que um bom relacionamento aproxima a Eurofarma de seus clientes e queremos ser referência em agilidade na entrega, qualidade e organização nos serviços de pós-venda, pois essa é a essência e a missão de nossa área”, salienta, agora, Almeida.

A farmacêutica também conta com o MOVEE – Movimento de Excelência em Entregas, um programa de avaliação das transportadoras fundamentado em cinco pilares: *on time* na entrega, nível de devolução, quantidade de *no show*, qualidade na filial e qualidade na coleta. Nesse programa são realizadas medições mensais que servem de base para as reuniões de performance onde são tratados os pontos a manter e os pontos a melhorar. “Nessas reuniões também são construídos planos de ação a quatro mãos com as transportadoras parceiras para resolver os pontos de melhoria”, diz Araujo. Ao final do ciclo anual, a transportadora que obtiver o melhor resultado é



premiada com um troféu de campeão do programa no período. “Acreditamos que isso engaja a todos a obter os melhores resultados, gera empatia pelos clientes e tangibiliza valores como excelência e qualidade”, continua o gestor de logística.

Com todas estas ações, Leone alinhava o grande diferencial da empresa: agilidade na expedição do produto e na entrega. “Temos como premissa que o pedido que entrou no dia, saí no mesmo dia, e nossos parceiros compreendem a relevância de nossos produtos para a sociedade, trabalhando com essa mesma mentalidade.”

A Eurofarma busca entender o que os seus clientes precisam para ajustar a sua operação de acordo com as necessidades daqueles. “Podemos resumir que nosso principal diferencial, além de agilidade no faturamento e na entrega, é o foco nas necessidades e expectativas do cliente. O propósito da nossa empresa é tornar a saúde acessível para que todos possam viver mais e melhor e levamos isso a todas as áreas e ações”, diz Schoen.



Adequação ao mercado – Em termos de logística para se adequar ao mercado, a farmacêutica fez uma grande reestruturação, tanto na parte de transportes, quanto de expedição.

Foram revisitados todos os prazos de entregas e estabelecidas diretrizes operacionais para padronizar as operações no modelo ideal para a Eurofarma, modelo desenhado a partir das necessidades de seus clientes. “Em seguida, realizamos um BID onde foi fechado contrato de dois anos com as transportadoras vencedoras, além de investimentos em uma ferramenta que nos trouxe a visibilidade das entregas realizadas em tempo real para poder tratar e reverter possíveis atrasos”, diz o diretor de Supply Chain.

Com relação à operação logística, também foi remodelado o processo. A primeira grande mudança foi internalizar a operação com colaboradores próprios. A partir disso, foram readequados processos nos Centros de Distribuição, o que possibilitou à empresa separar e expedir todos os pedidos que entram no mesmo dia.

Para gerenciar todas estas operações, a Eurofarma usa, além do SAP, as seguintes tecnologias:

- **Barcode:** Utilizado para automatizar a expedição nos almoxarifados dos blocos produtivos e o recebimento nos CDs, por meio de câmeras que fazem a leitura de códigos de barras dos paletes, registrando saídas e entradas de forma automática e confiável, garantindo integridade dos dados.
- **Hunter:** Utilizado nos CDs para automatizar o processo de inventário cíclico por meio de câmeras e tablets instalados nas empilhadeiras.
- **Gestor de pátio:** Utilizado para controlar o fluxo de veículos de recebimento/carregamento, garantido máxima produtividade das descargas/carregamentos nas docas e menor tempo de permanência dos veículos na planta, por meio de agendamento em plataforma on-line.
- **Confirma Fácil:** Utilizado nas operações de distribuição em âmbito nacional, o sistema permite que a trans-

portadora registre a entrega no ato, fazendo upload da foto do comprovante de entrega, garantindo agilidade no fluxo de informação e trazendo confiabilidade dos dados por meio de validação de comprovantes de entrega feita por uma equipe externa.

Pandemia – Com a pandemia a Eurofarma teve que reinventar boa parte da cadeia operacional devido aos desafios impostos. Além do impacto logístico internacional, já que grande parte de seus princípios ativos são provenientes de China e Índia, a pandemia trouxe um impacto importante para o setor de entregas aéreas nacionais, pois com a queda de voos comerciais, houve também uma brusca queda na disponibilidade nos porões das aeronaves para voo de cargas, algo jamais vivenciado desde o começo das operações da farmacêutica com perecíveis. Afinal, o transporte destes medicamentos exige uma grande cautela, pois os produtos são transportados em caixas de isopor com gelo, a fim de garantir estabilidade da temperatura dentro de um prazo de 48 horas. A partir desse prazo, a caixa precisa passar por um processo chamado “reciclagem”, no qual é retirado o gelo que está perdendo a estabilidade e, em seu lugar, é colocado outro gelo que terá mais 48 horas de durabilidade a partir da caixa lacrada novamente.


Com o fluxo de voos normalizados, são raros os casos em que a caixa precisa passar por esse processo, pois sempre são entregues dentro de 48 horas. Porém, com a escassez de voos seria praticamente impossível entregar dentro de 48 horas e as transportadoras não tinham estrutura suficiente nas pontas para atender a essa operação em grande escala, já que isso nunca foi uma realidade da indústria.

Dado este cenário, a única opção oferecida pelas companhias aéreas para garantir embarque na data desejada era o fretamento de aeronaves, porém com acréscimos bastante significativos nos preços, elevando as despesas com frete aéreo e reduzindo as margens dos produtos. “E esse desafio tinha um

outro ingrediente: exigia uma solução rápida, afinal, o que mais importava, é que tínhamos vidas esperando os medicamentos em algum lugar no Brasil.” E Torres acrescenta: “Juntos, desenvolvemos o conceito de rodo expresso para as regiões Sul e Sudeste, no qual a transportadora entrega no modal rodoviário em prazo máximo de 48 horas por meio de estrutura e organização que garanta capilaridade de malha e capacidade de fazer com que o veículo rode 24 horas sem parar até o trajeto final, atendendo todas as leis trabalhistas”.

Para Norte, Nordeste e Centro-Oeste, foi implantado o projeto carga direta com veículos refrigerados. Em parceria com a área comercial, foi centralizado volume de venda em grandes distribuidores regionais e estabelecidos pedidos mínimos que permitiram roteirizar cargas itinerantes que saíam direto do CD da Eurofarma para o cliente em veículos refrigerados, que garantiam a estabilidade da temperatura do produto de ponta a ponta.

Essa segunda medida aumentou o prazo de entrega, que antes era de até 48 horas, para até 5 dias em alguns casos, mas garantiu o abastecimento do mercado com o planejamento de pedidos feitos entre a área Comercial da farmacêutica e seus clientes, garantindo também que o produto fosse transportado nas condições de temperatura ideais e um custo de frete sustentável. “O risco de desabastecimento de itens de primeira necessidade para tratamento da Covid mobilizou toda a cadeia e fomos muito bem-sucedidos no atendimento de clientes e seus pacientes.”

Com o passar do tempo, foi observado que essas mudanças foram positivas, tanto do ponto de vista de despesas com frete, que hoje são mais baratos do que o frete aéreo, quanto do ponto de vista de custos com insumos de transportes (caixa de isopor e gelo), pois cada carga consolidada representa uma quantidade de insumos que a Eurofarma deixou de comprar. Além de reduzir o custo, a empresa deixou de produzir resíduos no meio ambiente. 


Políticas públicas que poluem o meio ambiente

No país, os Governos Federal, Estaduais e Municipais infelizmente incentivam a degradação do meio ambiente. Sim, esta é uma afirmação muito forte, mas no Transporte Rodoviário de Cargas – TRC há vários exemplos que ilustram bem essas ações e tenho convicção de que isso acontece em muitos outros setores. Meu objetivo aqui é falar sobre a Logística sem Papel e o quanto essa atitude melhoraria a logística brasileira, que é o verdadeiro motor de viabilidade econômica para qualquer país. Mas, antes disso, permitam-me explicar outras iniciativas públicas que incentivam a degradação do meio ambiente. Você sabia que, no Brasil, cada secretaria de transportes de cada um dos municípios, cerca de 5.570, tem a prerrogativa de controlar o trânsito e a circulação de caminhões nas suas próprias ruas e avenidas? Pois é, o problema está nas grandes regiões metropolitanas, pois não existe padronização de nada, cada uma dessas cidades cria decretos e restrições como se não houvesse uma grande conexão com os municípios vizinhos, ou seja, uma restrição não leva em consideração a outra. Isso faz com que os percursos percorridos sejam maiores, muitas vezes, por vias sem infraestrutura para tal, aumentando, sobremaneira, a emissão de poluentes. Também não existe um plano nacional de renovação de frotas, o que torna a frota brasileira umas das mais envelhecidas do mundo, com idade média de quase 20 anos. Motores mais novos poluem menos de 90% do que os mais antigos. Além disso, os veículos mais novos quebram menos, evitando congestionamentos e acidentes. A cereja do bolo é o IPVA, o imposto veicular menos inteligente do



Tayguara Helou
Presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP

planeta, pois quanto mais antigo é o caminhão, mais barato é o imposto. Caminhões acima de 20 anos de fabricação são até bonificados com isenção total do IPVA, ou seja, quanto mais poluir, quebrar e causar acidentes maior é o benefício tributário. E, para completar, o próprio gasto do Estado com os veículos mais antigos é muito mais alto, pois os impactos à saúde pública e os acidentes causados por estes caminhões custam bilhões de reais aos cofres públicos. Mas a ideia aqui é explorar um pouco mais a Logística Sem Papel, projeto que iniciei no SETCESP há cerca de 4 anos e, até hoje, tenho grande dificuldade em avançar com o tema. Toda a documentação fiscal brasileira é eletrônica, certo? Sim, isto é verdade! Mas ainda temos no Brasil, os documentos auxiliares fiscais como DANFE (Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica), DACTE (Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico) e DAMDFE (Documento Auxiliar do Manifesto

Eletrônico de Documentos Fiscais) que precisam ser obrigatoriamente impressos para acompanhar os produtos durante todo o processo logístico de entrega, até o destino final. No Brasil emitimos 1,8 milhões de conhecimentos eletrônicos de transporte por mês, o que significa que imprimimos pelo menos 1,8 milhões de DACTEs, cada um deles em uma folha A4 que é descartada depois da entrega da mercadoria, pois o comprovante de entrega já é eletrônico. A cada 24 mil folhas A4, uma árvore é derrubada. Se cada árvore ocupa aproximadamente 5 m², o que não é um absurdo, estamos devastando o equivalente a 3,5 cidades de Curitiba por dia. Estamos 'não', quero dizer que os governos 'estão desmatando 3,5 "Curitibas" por dia, apenas com o DACTE. Agora, imagine se colocarmos nesta conta os DANFEs e DAMDFE. No SETCESP realizamos o IER – Índice de Eficiência no Recebimento que avalia a infraestrutura e os processos de aproximadamente 230 estabelecimentos comerciais na Grande São Paulo, e por meio do qual constatamos que esses locais gastam cerca de 2h20, em média, para o carregamento ou descarregamento. A nossa proposta é simples: colocar um QRCode nos três documentos e o motorista portar estes códigos em seu smartphone ou tablete profissional, o que permitiria que os documentos fossem acessados a qualquer momento, inclusive em barreiras fiscais ou pontos móveis de fiscalização. Desta forma, o ambiente ficaria mais prático para o mercado, mais seguro para a própria Secretária da Fazenda, já que o documento eletrônico é inviolável, e muito mais amigável ao meio ambiente. E você, o que pensa a respeito? 

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

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

O que é webinar?

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

Objetivo 1

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

Objetivo 2

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

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

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.



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

Tel.: 11 **94382.7545** com Maria

Software ajuda CDs e armazéns com operação 24 horas a se organizarem

Grandes empresas que contam com um número alto de funcionários enfrentam desafios quando se fala de organização e gestão de escalas, e a tecnologia pode ser uma grande aliada nesse momento.

É nesse sentido que o Escala App vem auxiliando armazéns e CDs a se organizarem em sua operação 24 horas. O software oferecido pela empresa tem proporcionado inúmeros benefícios, desde economia de tempo e dinheiro e melhor controle de horas extras, até a melhoria do clima organizacional. “Com uma gestão de escalas eficiente é possível evitar passivos trabalhistas e falhas na comunicação, turnover e insatisfação do colaborador, alocação inadequada da força de trabalho e erros nos dados de pagamentos”, diz Raphael Tavares, CMO do Escala App.

Entre as soluções oferecidas pelo software se encontram: adequação da escala para novos tipos de operação e automatização na criação de regras nas escalas para gerar folgas justas e de acordo com a CLT, além da geração de relatórios e métricas com atualizações em tempo real.

O Escala surgiu de uma dor interna de médicos do Hospital Albert Einstein: a dificuldade na gestão de escalas de plantões. Era muito complexo gerir trocas e o hospital e a equipe sofriam com isso, pois o profissional muitas vezes precisava cobrir turnos por erros de escala e o hospital acabava arcando financeiramente com esses erros. “O



Tavares: Com uma gestão de escalas eficiente é possível evitar passivos trabalhistas e falhas na comunicação, turnover e insatisfação do colaborador

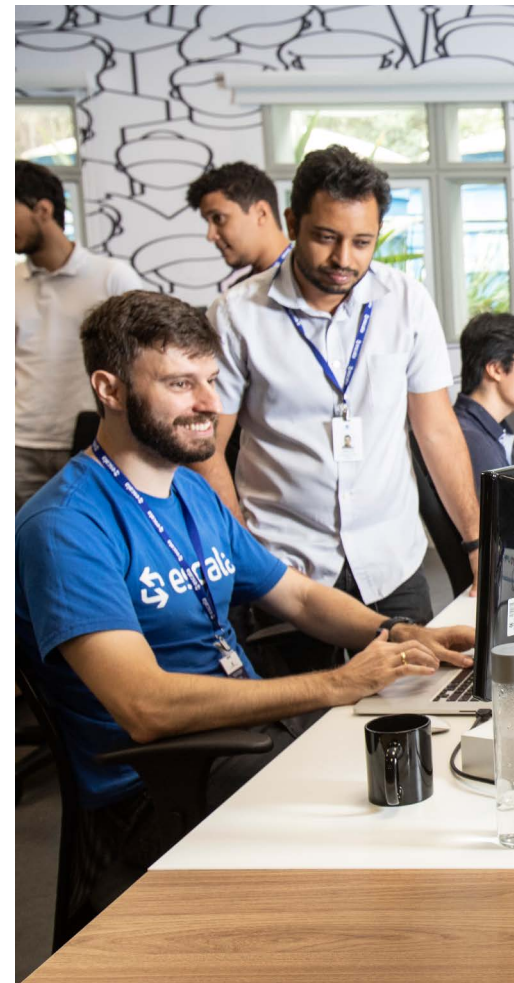
problema era tão grave que chegava até a impactar na qualidade do atendimento ao paciente. Inicialmente, a solução estava focada nos médicos, mas rapidamente foi espalhada para todas as áreas do hospital, inclusive a logística hospitalar, que também sofriam com a questão.”

Tavares comenta que hoje têm dois grandes clientes de operação logística. Esses clientes trabalham 24h por dia, 7 dias por semana e se dividem em turnos, por isso têm as mesmas dores de hospitais: trocas, turnos, pessoas, faltas, folgas, etc. É como se fosse um plantão. A diferença é que, nesse caso, a maioria dos profissionais é CLT, sendo necessário atentar para todos os detalhes da lei, de modo que o funcionário não saia prejudicado. “Descobrimos que nossa ferramenta é perfeita para esse tipo de operação.”

Gestão de escalas

Tavares destaca que o Escala App é uma ferramenta de gestão de escalas, turnos e espaços de trabalho tanto para profissionais PJ, quanto CLT. “A ideia é facilitar o dia a dia do gestor e, também, dos funcionários quando tratamos desses assuntos, evitando burocracias e desperdício de tempo. Ao mesmo tempo, faz a garantia de que não faltará mão-de-obra e gastos desnecessários.”

A aplicabilidade do App, ainda segundo o CMO do Escala App, está



pautada nas tendências do segmento: mais automação e mais pessoas. “Estamos vivendo no Brasil uma profissionalização muito grande do mercado logístico e isso inclui novas máquinas, novas tecnologias (como o Escala), mais espaços de armazenamento, mais formas de transporte e, conseqüentemente, mais pessoas. Porém, ao invés de só olharmos para o volume de profissionais, precisamos de um olhar qualitativo: ter as pessoas certas na hora certa e desempenhando a função certa. Quando temos tudo isso junto precisamos de mais organização e o tempo fica precioso. Precisamos gastar menos tempo com burocracias, ter gente onde e quando necessários e é aí que o Escala entra.”

Case

A Luft é um grande caso de sucesso do Escala. A empresa é responsável pela logística da Amazon no Brasil e teve um crescimento gigante.

“Ele precisavam organizar bem as escalas para atender com qualidade os clientes

e dar uma boa experiência aos funcionários. Ter um app onde o funcionário pode consultar sua escala, fazer trocas de turnos com outros colegas e ter acesso à informação ajudou muito a trazer eficiência para as equipes”, explica Tavares. Uma mudança significativa quando se passa a ter uma operação 24x7 envolve despesas em horas extras e adicionais, das quais se pode perder o controle e encarecer muito o custo de operação. A expertise da ferramenta Escala Jornadas em escalas de trabalho CLT permite adequar o seu modelo de operação a um tipo de escala que funcione melhor para o seu negócio. No caso da Luft, a mudança trouxe economia com horas extras em domingos e feriados.

“Anteriormente, em razão de demandas operacionais, era necessário o trabalho do time operacional durante os domingos e feriados. Após o início do processo de trabalho por escala houve a redução dos gastos com pagamento dessas horas extras”, completa Tatiane Castro, Gerente de RH da Luft. Logweb



VOCÊ JÁ PENSOU EM COLOCAR A SUA EMPRESA, SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS EM EVIDÊNCIA?

O que está
esperando?

**A Logweb
oferece a mais
ampla cobertura
e divulgação
do setor de
logística, seja
através do
portal, da revista
digital, Canal
no Youtube,
webinar, e-mail
marketing,
podcast, criação
e gerenciamento
de eventos,
newsletter, etc.**

**Apareça,
divulgue sua
marca.**

**ENTRE EM
CONTATO
COM A MARIA,
11 94382.7545**

Dark Store adquire importância para o desenvolvimento logístico do e-commerce

O ano de 2020 trouxe uma transformação na forma de consumir do brasileiro. O e-commerce teve um crescimento acentuado no ano passado e aparentemente essa modalidade, como forma constante de consumo, é uma tendência que veio para ficar. Apenas no primeiro semestre de 2021, de acordo com o site E-Commerce Brasil, o comércio eletrônico atingiu cerca de R\$ 53 bilhões em vendas e segundo um relatório elaborado pela Ebit|Nielsen, um dos principais motivos deste crescimento é o aumento no ticket médio de compras, que atingiu R\$ 534,00 no período, um aumento de 22%, quando comparado ao mesmo momento do ano anterior.

Esse crescimento, tanto de compradores, quanto no ticket médio das compras, mostra que o consumidor brasileiro está cada vez mais confortável e confiante em adquirir produtos online. Porém, isso faz com que os clientes finais estejam cada vez mais atentos e exigentes quanto ao tempo de entrega, frete e rastreamento do pedido.

Todo esse contexto fez com que as empresas de transporte que atuam com o segmento acelerassem o seu desenvolvimento e encontrassem maneiras de melhor atender os clientes, apesar do constante aumento das entregas. E um dos principais mecanismos tem sido as Dark Stores – lugares exclusivos para o armazenamento, separação e envio de produtos comercializados via e-commerce. Segundo Guilherme Juliani, CEO do Grupo MOVE3, conglomerado de



Juliani: “Juntos, CDs e Dark Stores podem melhorar muito as entregas dos comércios. Não vejo competitividade entre os dois nesse sentido”

empresas que inclui as franqueadoras Flash Courier e Move+, especializadas em serviços postais corporativos, de instituições financeiras e nas entregas de produtos para o consumidor final, ao contrário dos Centros de Distribuição tradicionais, que estão localizados em zonas mais distantes, a Dark Store fica situada mais próxima aos centros urbanos, facilitando suas entregas. A finalidade dos dois difere nesse sentido, já que os CDs precisam ser utilizados para atender áreas afastadas dos centros. “O Brasil é um país muito extenso, não podemos falar de Dark Stores em centros urbanos e esquecer das regiões periféricas e interioranas. Acredito que operando juntos, os CDs e Dark Stores podem melhorar muito as entregas dos comércios, e chegar em mais lugares com rapidez. Não vejo competitividade entre os dois nesse sentido, pois a utilização

das Dark Stores não necessariamente esvazia os CDs.”

Ainda de acordo com Juliani, “as Dark Stores nada mais são do que levarmos os produtos dos nossos clientes o mais próximo que conseguirmos dos destinatários, antes mesmo da compra ser efetuada. Com isso, nós recebemos os produtos dos clientes no nosso CD em São Bernardo do Campo, SP, espalhamos para nossas filiais, para que quando chegue o pedido do cliente, o produto não precise passar por São Paulo, e já esteja em uma Dark Store mais próxima do seu destino”. Outros benefícios encontrados na modalidade são: redução dos custos de transporte, diminuição dos impactos ambientais e emissões de carbono associadas à entrega, facilidade para a expansão do click-and-collect, pelo qual o cliente compra e vai até a Dark Store retirar, sem custos adicionais e, principalmente, a minimização dos gargalos logísticos brasileiros.

O CEO lembra que o conceito permite antecipar esses gargalos e resolvê-los quando os clientes ainda não fizeram a compra, com isso um cliente da Bahia, por exemplo, pode ter sua encomenda entregue no mesmo dia da compra, graças à Dark Store.

Características

Para uma Dark Store funcionar, conta Juliani, “o ponto-chave é termos uma otimização de estoque. Os clientes que optam por esse serviço procuram uma estrutura que faça jus à agilidade que oferecemos. Uma boa estrutura passa por um ótimo sistema WMS, que permite organizar o esto-

que de forma otimizada e compar-tilhar com os clientes a quantidade atualizada de produtos que temos. Precisamos também de uma equipe ágil e bem qualificada para lidar com todas as etapas – separação, picking e packing – de forma rápida. E por último, pensar em aproveitar ao máximo seu espaço físico, com acessibilidade aos transportadores que chegam para retirar os produtos e aos fornecedores que trazem o material. Já que agilidade é o principal diferencial que este tipo de negócio oferece, quando esse serviço é vendido, se os transportadores se deparam com uma liberação de mercadorias atrasada, por exemplo, isso impacta no tempo final das encomendas, o que não pode acontecer.

Se algum dos pontos comentados não estiver bem alinhado, será preciso lidar com erros no fluxo das entregas, que acabam reduzindo a efetividade da sua Dark Store.

Com falta de organização ou um sistema de integração confuso, se pode ter casos de furo no estoque, com atraso na localização e retirada das encomendas. São erros que prejudicam o seu fluxo, atrasando as entregas aos clientes finais.

“Organizar o estoque da forma mais certa para o seu negócio é um ponto essencial para contarmos com a agilidade dos operadores. Existe o sistema FIFO por exemplo, onde os primeiros itens que devem sair são os primeiros a entrar no estoque, e o sistema que sinaliza produtos próximos ao vencimento para saírem do estoque antes, assim não perdemos mercadoria. Tudo isso precisa ser muito bem planejado para termos uma Dark Store operando de forma eficiente.”


O CEO do Grupo MOVE3 lembra que não existe uma fórmula secreta ou um talento especial para gerir uma Dark Store, tudo o que é preciso se pode conseguir com bons profissionais, um planejamento prévio e um ótimo sistema de integração.

Uma dica fundamental para quem

quer começar a utilizar essa modalidade é escolher muito bem o local. Ter o conhecimento de locais estratégicos e de como se posicionar bem dentro da cidade é essencial para operar de forma eficiente. O próprio espaço físico da Dark Store e como você o administra vai influenciar no resultado final do seu produto.

Os gestores precisam pensar no galpão de forma que armazenagem, separação, picking e packing de produtos sejam otimizados, precisam pensar em um espaço para receber o material dos fornecedores e para a liberação dos produtos para as transportadoras. Isso é o que garante a velocidade da sua operação.

Juliani completa dizendo que estão percebendo que a tendência é que esse modelo cresça cada vez mais, inclusive nos pequenos negócios. A pandemia deixou muitas empresas no vermelho, e agora muitas precisam encontrar soluções mais rentáveis para recuperar o que perderam. “O e-commerce é um setor que não para de crescer, e mesmo após esse período, os consumidores ainda acham mais cômodo realizar compras on-line. Temos aqui um mercado que só tende a crescer, e as empresas que quiserem inovar precisarão se adaptar a ele. Empresas de diferentes segmentos estão começando a investir em Dark Stores e em outras soluções inovadoras. Então será um período com serviços cada vez mais competitivos para o mercado.”

Atualmente, o Grupo MOVE3 está com quatro filiais/Dark Store em operação na Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná, e mais cinco sendo instaladas e com a regularização em andamento na Amazônia, em Minas Gerais, no Ceará e Rio Grande do Sul. “Esperamos, ainda nos próximos meses, abriremos filiais em Brasília, Santa Catarina e várias outras cidades. Sempre com esse modelo de armazenagem e levando nossas certificações ANVISA, para também fazermos o estoque e a distribuição de medicamentos”, finaliza o CEO. 

WEBINARES também estão no foco da Logweb

Algumas das maiores empresas do setor de logística já estão fazendo **parcerias** com a **Logweb** para a realização de **webinars** sobre os mais diversos assuntos. Nós organizamos, divulgamos e fazemos o gerenciamento do evento, **trazendo sua empresa para mais perto dos potenciais clientes.**

**FALE COM
A GENTE**

**ENTRE EM
CONTATO**

REVISTA
Logweb

11 3964.3744

11 3964.3165

Carlos Mira fala sobre a greve dos caminhoneiros. E também traça um cenário do transporte rodoviário de cargas hoje

Marcada para começar no dia 1º de novembro último, a greve dos caminhoneiros autônomos não teve a adesão prevista. Apesar do aumento constante dos preços dos combustíveis, a manifestação do setor teve baixa adesão e não houve bloqueio em nenhuma das rodovias federais ou pontos logísticos estratégicos. O que se teve foram poucas localidades com concentração de manifestantes.

Podem ser elencados vários motivos para a greve não ter prosperado, como a polarização política do país e o pequeno volume de cargas movimentado. Ou o fato de a categoria ser muito descentralizada e não ter representatividade política no Congresso Nacional. Em 2018, foram atendidas praticamente todas as pautas, mas elas não vigoraram.

Outro motivo seria a “briga de egos” entre as diferentes lideranças. E, também, o fato de o governo federal ter conseguido 29 liminares na Justiça para impedir interdições nas estradas, mediante multas que variavam de R\$ 5 mil a R\$ 1 milhão, esfriou os ânimos do movimento grevista.

Mas, a *Logweb* foi ouvir Carlos Mira, CEO e fundador do TruckPad – plataforma que conecta caminhoneiros autônomos e transportadoras – e um grande conhecedor do setor de transporte rodoviário de cargas. Ele possui mais de 35 anos de experiência no setor e já foi presidente da Associação



Mira: Todas as reivindicações dos caminhoneiros são coerentes, o problema é quando tentam tratá-las como possíveis implementações, tomando mais complicado de se conseguir executá-las

Brasileira de Logística – Abralog e vice-presidente da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas – ABTC.

Quais os fatores que levariam a greve dos caminhoneiros a ter sucesso?

Uma greve bem construída é respaldada por uma pauta de reivindicações bem fundamentada que, de fato, atenda às reais necessidades da categoria. Para isso, é necessário que exista um amplo movimento pelos direitos da categoria, o que não existe hoje. Depois, as entidades de classe precisam apoiar esse movimento e, na situação atual, o que temos são divisões muito gran-

des entre as lideranças e a maior parte delas é institucionalizada.

Por que as outras tentativas, desde 2018, não tiveram êxito?

Os movimentos que vêm acontecendo nos últimos meses não têm a mesma força da greve de 2018 porque, em grande maioria, são ações respaldadas por movimentos políticos e não por reivindicações concretas. Em 2018, a paralisação foi provocada por uma insatisfação geral, em relação à qualidade das estradas, ao preço de fretes e também ao próprio governo. Então, à época, existia, de fato, uma pauta de reivindicação econômica para a

categoria e hoje não há. O que temos são reivindicações políticas e muito distantes da realidade dos trabalhadores, e que em grande maioria são organizadas por grupos isolados e institucionalizados.

Na verdade, quem se beneficia da greve dos caminhoneiros?

Pontualmente para esta greve, são os movimentos dos trabalhadores. Ouvimos falar em CGT, CUT, dentre outros partidos de esquerda que tentam se apropriar do movimento dos caminhoneiros para entrarem em greve.

As reivindicações desta greve foram coerentes?

Todas as reivindicações dos caminhoneiros são coerentes, o problema é quando tentam tratá-las como possíveis implementações, tornando mais complicado de se conseguir executá-las.

Faça uma análise do setor de transporte rodoviário de cargas hoje: problemas, deficiências, possíveis soluções, etc.

O setor ainda está muito enraizado no século passado, não se apoderou de soluções digitais, como comunicações em nuvem e demais soluções tecnológicas, que podem resolver problemas de trocas de informações. Infelizmente, o Brasil, mesmo sendo um país grande, ainda para na burocracia de fiscalização dos estados, quando falamos de ICMS, de documentos em relação às estradas e de todo o processo burocrático.

O cálculo do preço do frete hoje atende às reais necessidades do mercado? Explique.

O problema não é o cálculo do preço, mas sim que existe um excesso de oferta e isso faz com que os preços praticados sejam, muitas vezes, abaixo da linha de custo. O cálculo está correto, mas o proble-

ma é que empresas e caminhoneiros, por conta do excesso de oferta, têm oferecido serviços por preços menores do que a linha de custo.

Qual o impacto do preço dos combustíveis no setor?

A maioria dos produtos são transportados pela malha rodoviária do país e os profissionais das estradas, os caminhoneiros, são os mais afetados. Com o aumento de custo de produção e o mercado volátil dos combustíveis, os caminhoneiros tiveram redução brusca no lucro pelo transporte das mercadorias. Além da perda de lucro e crescimento de gastos para rodarem, esses trabalhadores, muitas vezes, precisam diminuir rotas de distribuição, o que encarece diretamente os custos de transporte de cargas. Outro fator é o preço do frete, que muitas vezes não acompanha o aumento dos combustíveis, gerando um desequilíbrio enorme. **Logweb**



Selection

O seu carregador para baterias de íons de lítio

DataOcean descomplica dados para transportadoras, transformando-os em indicadores para gestão

Recém-criada, a DataOcean é uma plataforma de dados e insights para transportes que descomplica a ciência de dados para torná-la acessível a empresas de todos os portes. “Basicamente consumimos os documentos obrigatórios (CTe, MDFe e NFe) e os transformamos em indicadores para gestão, como financeiro, operacional, cargas, comerciais e tributários”, explica o CEO da empresa, Marcus Bottaro. Ele comenta, ainda, que através destes indicadores, as transportadoras podem entender o comportamento de suas receitas e despesas, seu nível de ociosidade, o perfil de seus clientes e como obter novos, assim como corrigir seus processos para serem mais eficientes e lucrativas. “Adicionamos, ainda, benchmark e visões ‘fora dos muros’, onde as empresas conseguem entender o comportamento de seus indicadores internos em relação ao mercado. Nossos clientes já obtiveram retornos expressivos ao entenderem como otimizar seus




Bottaro: “Nossos clientes já obtiveram retornos expressivos ao entenderem como otimizar seus custos com combustível, e também já devolvemos dinheiro de alguns”

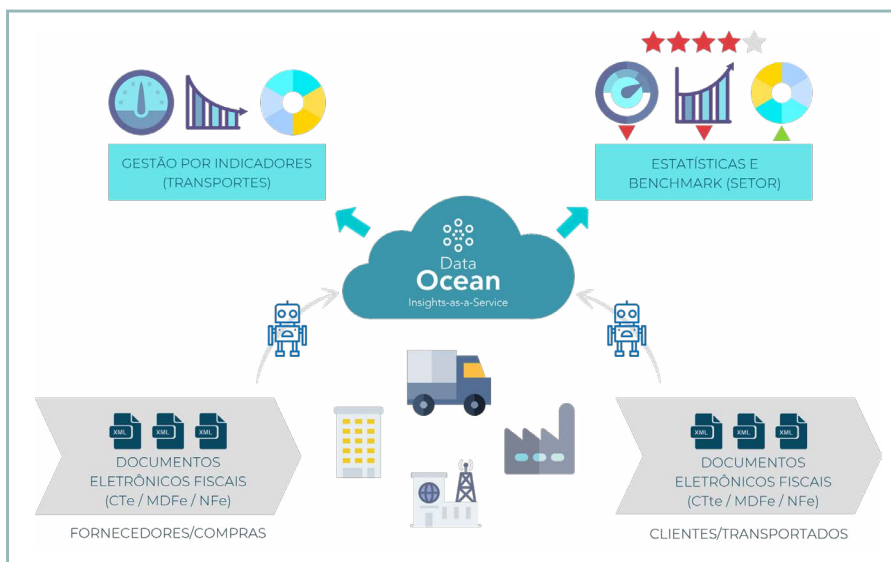
custos com combustível – 60% da despesa de uma transportadora – e também já devolvemos dinheiro ao caixa de algumas através de créditos tributários. Temos um caso, inclusive, de um cliente que encerrou uma operação de bitrem após entender que ela era deficitária e consumia a margem.

Diferenciais

Falando sobre os diferenciais da sua startup, Bottaro diz que entregam em minutos o que os projetos tradicionais de ciência de dados e Inteligência Artificial precisam de semanas, e até meses, para fazer. “Construímos uma plataforma plug&play que dispensa investimentos em times de desenvolvimento (internos ou terceiros), complicações de cronograma, ambiente e integrações sistêmicas. Basta fazer o primeiro upload de informações e as demais serão realizadas automaticamente, obtendo informações de gestão, praticamente, em tempo real.”

O CEO lembra, ainda, que o time da DataOcean é muito sênior e oriundo da realidade de execução de complexos ambientes tributários, seja na concepção dos projetos, na consultoria, execução e no desenvolvimento de ferramentas. “Percebemos que

os documentos que as empresas emitem atualmente são utilizados apenas para cumprir as exigências legais, e viamos ali uma fonte inesgotável de informações que precisavam trabalhar em função do negócio. Partimos então para desenvolver o DataOcean, que utiliza estas origens de dados com este propósito: simplificar a análise e entregar insights para qualquer empresa.” 



ARTESP

O advogado Walter Nyakas Júnior assumiu a Diretoria de Operações (DOP) da ARTESP – Agência de Transportes do Estado de São Paulo para um mandato de quatro anos. Nyakas possui mais de 36 anos de experiência na área pública. Em 1985, iniciou carreira na Polícia Militar. Atuou na Casa Militar do Governo do Estado de São Paulo e foi Diretor de Defesa Civil do Estado de São Paulo, 2º Batalhão de Polícia de Choque, Comando de Policiamento Ambiental e Comando de Policiamento de Área-3. Também trabalhou na Assessoria Militar da Prefeitura de São Paulo. A Diretoria de Operações é responsável pelo relacionamento operacional com as concessionárias e zela pelo cumprimento e qualidade dos procedimentos adotados, como em ações de segurança viária, análise e avaliação dos dados sobre os serviços prestados pelas concessionárias.

VW Caminhões e Ônibus

Evandro Pretel assumiu a vice-presidência de Suprimentos da Volkswagen Caminhões e Ônibus, substituindo Luiz Alvarez, que foi transferido para a Volkswagen do Brasil. Pretel – engenheiro mecânico pelo Instituto Mauá de Tecnologia, com especializações na Duke University e Stockholm School of Economics, e com vasta experiência na área de Suprimentos da Scania – se reporta a Roberto Cortes, presidente e CEO da

montadora, que também acaba de criar a Diretoria de Relações Institucionais e Sustentabilidade. A nova área soma práticas de meio ambiente, responsabilidade social e governança (ESG) a atividades governamentais e institucionais. O diretor Marco Saltini também se reporta ao presidente e CEO e conta com a executiva Priscila Rocha para o foco da empresa em objetivos de desenvolvimento sustentável.

Grupo MIRA

O MIRA Transportes completou 43 anos no mês de outubro, registrando forte crescimento, com a abertura de novas filiais e ampliação de suas estruturas. Fundada em 1978 pelo empreendedor Roberto Mira, a MIRA transportes percorreu seu caminho com a oferta de serviços de transporte de cargas e encomendas. Hoje, atende clientes dos mais diversos segmentos e é líder nas operações de transporte de cargas fracionadas e integração entre as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte. A empresa iniciou os seus planos de ampliação para outras regiões do país com a abertura de uma nova filial em Espírito Santo, em agosto deste ano. A nova unidade capixaba faz parte de um projeto de expansão para as regiões Norte e Sudeste, que também prevê uma nova filial em Manaus, AM, ainda em 2021. Para dar continuidade a este crescimento acelerado, o grupo ampliou suas estruturas no Centro-Oeste e no Norte do País.

A filial de Campo Grande teve a sua área construída ampliada de 2.000 para 4.000 m². Já no Norte, o espaço da filial em Belém foi quadruplicado, passando de 800 para 5.000 m².

Uello

A Uello, empresa de logística que usa tecnologia e rede colaborativa para oferecer serviços de frete urbano para grandes e médias empresas, está expandindo sua área de atuação e agora chega a Minas Gerais. O plano de expansão iniciado este ano já estabeleceu a operação da logtech no Rio de Janeiro, Baixada Santista e importantes regiões do interior paulista, como Vale do Paraíba, Sorocaba, Piracicaba, Ribeirão Preto e Araquara. Essa nova área de cobertura beneficia empresas que vendem pela internet e lojas físicas, além da mão de obra local, já que aposta na entrega colaborativa realizada por pequenas transportadoras e prestadores de serviços que trabalham, regionalmente, com múltiplos veículos, como utilitários, carros de passeio e motocicletas. As cidades atendidas nessa expansão da Uello são: Belo Horizonte, Contagem, Betim, Santa Luzia, Vespasiano, Ribeirão das Neves, Nova Lima, Ibitiré, Sarzedo, Esmeraldas, Igarapé, Lagoa Santa, Sabará, Caeté, Ouro Preto, Mariana, Itabirito, Brumadinho, Conselheiro Lafaiete, Congonhas e Ouro Branco.

AGS/UPC Cargo

A certificação OEA, Operador Econômico Autorizado, foi concedida a uma das empresas do grupo AGS (UPC Cargo), que atua com transporte rodoviário e armazenagem geral de cargas na unidade localizada dentro do Aeroporto RIO Galeão. O programa que estabelece a Certificação OEA é realizado pela Receita Federal do Brasil aos responsáveis pela cadeia logística reafirmando o status de empresa segura e confiável em suas operações. “Para nós é muito gratificante conquistar o certificado OEA em uma das empresas do grupo, reiterando ainda mais o nosso compromisso em oferecer sempre o melhor em qualidade de serviço aos clientes. Além disso, também criamos uma aliança importante entre a alfândega e o nosso setor”, destaca Alexandre Gulla, fundador e CEO do grupo AGS.

DAF Caminhões Brasil e PACCAR Financial

A DAF Caminhões Brasil e a PACCAR Financial anunciam mudanças na área financeira das duas empresas. Anderson Haiducki deixa o cargo de Diretor de Finanças da PACCAR Financial e assume a posição de Controller na DAF Caminhões Brasil. Seu antigo posto foi recentemente ocupado por Alessandra Brito Fujioka, formada em Ciências Contábeis – Contabilidade e Finanças pela Universidade de São Paulo – USP e possui MBA em Contabilidade, Controladoria e Finanças pela Fundação Getúlio

Vargas – FGV. A profissional possui quase 20 anos de experiência em empresas como Ford Credit e Ford Motor Company, nas quais atuou nas áreas de contabilidade, fiscal, controladoria, tesouraria e finanças. Já a trajetória de Haiducki na DAF Caminhões Brasil teve início em 2017, quando assumiu as responsabilidades de liderar a área de Finanças no projeto de implantação do Banco. Em 2019, assumiu a diretoria de Finanças da PACCAR Financial, onde atuou até julho. O profissional acumula mais de 20 anos de experiência na área financeira, passando por grandes empresas como Votorantim, HSBC e Bradesco. Anderson é formado em Contabilidade pela FAE Centro Universitário, e concluiu sua pós-graduação em Controladoria pela Universidade Federal do Paraná – UFPR. A PACCAR é considerada líder global em tecnologia, design, produção e atendimento ao cliente para caminhões leves, médios e pesados, sob as marcas Kenworth, Peterbilt e DAF. Também projeta e produz motores avançados a diesel, fornece serviços financeiros e de tecnologia da informação e distribui peças para caminhões relacionadas a seus principais negócios.

Total Express

A Total Express, empresa com abrangente portfólio de soluções logísticas para o e-commerce, se prepara para uma das datas mais movimentadas no setor de vendas online: a Black Friday. Para

atender o alto volume de compras do período – e também das vendas de Natal –, a empresa pretende cadastrar mais 4 mil motoristas agregados, que possuam veículo licenciado (utilitário e de passeio) e que tenham interesse na parceria com a empresa. Nestes períodos, além da remuneração de acordo com o valor de tabela por entrega de encomenda, os motoristas agregados ainda contam com incentivos financeiros – que variam de acordo com a região de atuação. Os interessados em participar desta parceria podem realizar o cadastro por meio do aplicativo ICS Delivery, disponível na Play Store. Eles devem possuir veículo particular, utilitário, de passeio ou motocicleta, do ano 2000 em diante e toda a documentação em dia, inclusive a CNH. Após o cadastro, a Total Express faz a avaliação dos documentos e os motoristas agregados que estiverem regulares recebem as demandas, previamente roteirizadas, direto no aplicativo. As oportunidades para os entregadores agregados estão nas cidades de São Paulo/SP, Rio de Janeiro/RJ, Belo Horizonte/MG, Salvador/BA, Brasília/DF, Porto Alegre/RS, Goiânia/GO, Curitiba/PR, Fortaleza/CE, Serra/ES, Jaboação dos Guararapes/PE, Nova Iguaçu/RJ, Cuiabá/MT, Uberlândia/MG, Niterói/RJ, Manaus/AM, Campinas/SP, Belém/PA, Divinópolis/MG, Porto Velho/RR, Campo Grande/MS, São José dos Campos/SP, Guarulhos/SP, Juiz de Fora/MG, Feira de Santa-

na/BA, Florianópolis/SC, Sorocaba/SP, Poços de Caldas/MG, Ipatinga/MG, Caxias do Sul/RS, Londrina/PR, Montes Claros/MG.


Detran.SP

O Detran.SP formou, no final de outubro último, as primeiras turmas do Programa Motofretista Seguro, iniciativa que dá sequência à rede de proteção lançada pelo Governo do Estado no ano passado. A expectativa da primeira etapa do programa é desenvolver e regularizar a atividade de 25 mil motofretistas. Até o momento, mais de 6 mil motociclistas já se inscreveram no programa. Três turmas de 20 alunos foram as primeiras a receber o certificado de conclusão do curso gratuito de especialização em motofrete. Após uma carga horária total de 25 horas-aula por meio de ensino à distância em que foram oferecidas aulas que envolveram temas como ética e cidadania na atividade profissional, noções básicas de legislação, gestão do risco sobre duas rodas, segurança e saúde e equipamentos de segurança, os alunos tiveram mais cinco aulas práticas e uma avaliação final para conclusão do curso. A inscrição já está disponível no site www.motofretistaseguro.sp.gov.br/. O curso é direcionado aos cidadãos habilitados que pretendem desenvolver atividade de motofretista e os requisitos para a inscrição são os seguintes:

- 1) Ter completado 21 (vinte e um) anos.
- 2) Estar habilitado, no mínimo, há 2 (dois) anos na categoria "A".
- 3) Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação

da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

Jamef

A Jamef, especializada no transporte de cargas fracionadas, anuncia novas posições em seu quadro executivo. Tiago Oliveira passa a responder pela Gerência da Regional Sul e Eduardo Lima, pela Gerência de Prevenção de Perdas. Trabalhando há 15 anos na Jamef, Oliveira é pós-graduado em Gestão de Negócios com Ênfase em Transportes pela Fundação Dom Cabral e começou sua trajetória como executivo de contas, galgando diversos cargos. Como gerente regional Sul, responde pela gestão de nove filiais: Curitiba, Londrina e Maringá, no Paraná; Florianópolis, Blumenau, Joinville e Itajaí, em Santa Catarina; Porto Alegre e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. Lima, por sua vez, há três anos na empresa, até então na área de monitoramento, é formado pela Universidade Paulista em Gestão de Risco Patrimonial e Empresarial e tem mestrado pela Fundação Getúlio Vargas em Gestão Estratégica de Riscos. Possui 19 anos de experiência nas áreas de gerenciamento de risco, transporte e segurança patrimonial. Sob sua gerência estão as frentes de monitoramento, rastreamento e CFTV (Circuito Fechado de TV) e um time de 30 colaboradores que acompanham as mais de 950 viagens diárias via modal rodoviário por todo o Brasil. 

anúncios

Braspres.....	2ª Capa
Fronius	51
Grupo Farrapos.....	17
Logweb..	13, 23, 27 e 4ª Capa
Moura	33
Retrack	5
Webinar Logweb	44 e 45

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.**



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: O DESTAQUE QUE MERECE

Fechamento
da edição

20/11
2021

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
- AS NOVIDADES DAS MONTADORAS DE CAMINHÕES E AS TENDÊNCIAS

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

Faça
1 página

Ganhe
1/2
página

COM UM POST
DESTAQUE
NA EDIÇÃO DE
NOVEMBRO

**ANUNCIE NESTA EDIÇÃO
E SEJA DESTAQUE NO MERCADO.**



Associação Brasileira
de Operadores
Logísticos

SETCESP

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

REVISTA
Logweb

11 94382.7545
maria@logweb.com.br

@grupologweb

Portal.e.Revista.Logweb

@logweb_editora

logweb_editora

Canal Logweb

t.me/logweb