



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM DESTAQUE

**MULHERES EM AÇÃO
NA LOGÍSTICA**



PROTEJA SEU PATRIMÔNIO COM A TRACKER

Rastreamento de veículos e cargas.

Há 20 anos no país, a Tracker é uma multinacional especializada em soluções contra roubo e furto e gerenciamento logístico, que vão proporcionar muito mais segurança e economia para a sua empresa.

A Tracker tem a solução que você procura:

- Rastreamento [RF]
- Rastreamento com Tangibilidade [LBS+RF]
- Máxima segurança para Caminhões e Carretas [LBS+RF] + RF Autônomo
- Controle com Plataforma de Monitoramento [via GPS/GPRS]
- Solução Integrada [RF+GPS/GPRS]
- Iscas eletrônicas descartáveis e recarregáveis [LBS+RF]

Ligue e adquira já

0300 400 5000



grupotracker.com.br

 **tracker**

**# RASTREAMENTO
NA VEIA!**

TRC: Em bom momento

Apesar da situação diferenciada que estamos vivendo, imposta pela pandemia, e até por conta dela, o segmento de Transporte Rodoviário de Cargas, destaque absoluto desta edição de *Logweb*, apresenta bons resultados em 2021, e mantém boas perspectivas para 2022.

A visão é compartilhada pela grande maioria dos participantes das matérias que integram a edição – representantes de entidades de classe, de transportadoras e de Operadores Logísticos, de montadoras e de fabricantes de implementos rodoviários. Embora seja preciso admitir que as considerações foram feitas antes ou às vésperas do surgimento da nova variante do coronavírus, a Ômicron – e sobre a qual, no fechamento desta edição, ainda se buscavam mais informações.

Mas, podemos dizer, balizados no ponto de vista dos nossos entrevistados, que a pandemia provocou, em 2020 e neste ano, várias mudanças nos diversos segmentos que integram o TRC, mudanças de paradigmas, de processos e de ações, forçando a tomada de atitudes que, em um momento de “calmaria”, certamente não seriam colocadas em prática. E são mudanças benéficas, que trouxeram mais produtividade, economia de escala, melhoria de vida dos profissionais envolvidos e outras, que, certamente, vieram para ficar.

Quanto ao futuro, em que pese 2022 ser um ano

de eleições, o otimismo se mantém, baseado em melhorias na economia provocadas por segmentos que prometem um desempenho exemplar, como o e-commerce e o agronegócio. Também, acredita-se que a economia deve reagir por conta de medidas governamentais para incentivá-la.

Outro destaque nas discussões é a eletrificação no TRC. Os veículos elétricos são tidos como o futuro do setor – em que pesem o custo e a necessidade de uma infraestrutura adequada para recarregamento –, mas outras opções são apontadas. Veículos a gás, combustão híbrida – diesel e gás –, biometano, entre outros, são termos muito usados nas considerações. E tidos como oportunidades de mitigação dos problemas relacionados ao meio ambiente.

Ainda sobre esta edição, vale destacar a atuação das mulheres no segmento. Em nossa ampla matéria, elas falam, com propriedade, sobre o seu dia a dia, mostram orgulho de participar do segmento e apontam os problemas. E contam histórias saborosas de sua vivência no setor. Com esta reportagem especial, *Logweb* resgata um tema que já destacava nas páginas de suas primeiras edições, ainda em 2005.

Portanto, leitor, você tem a seu dispor uma edição valiosa, no que se refere ao presente e ao futuro do TRC. E também sobre as empresas e as pessoas que o integram. Aproveite.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 223 | Nov 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

Especial TRC

- 6** SETCESP: Alta da inflação, custos e a falta de insumos impedem um melhor desempenho do TRC
- 8** ABOL: 2021 será lembrado como o ano em que os transportadores fizeram verdadeiro malabarismo para sobreviver
- 10** Transportadores e Operadores expõem os desafios e as oportunidades de 2021 e projetam 2022
- 30** Embarcadores: Embora o TRC seja o principal modal, outros são utilizados para envio de seus produtos



- 36** Mulheres na logística: elas estão em todas as funções, afinal, lugar de mulher é onde ela quiser
- 49** Mercedes-Benz e Scania analisam o mercado brasileiro de caminhões. E apontam significativa recuperação
- 52** Mercado de implementos rodoviários está em crescimento. E vai continuar a apresentar bom desempenho em 2022
- 58** Novidade Librelato lança linha de implementos Evolut e pretende ampliar participação no mercado nacional
- 60** Coluna SETCESP A adequação das empresas à LGPD
- 62** Fique por dentro

Agenda

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

www.logweb.com.br

SEGUROS



O seguro que garante
sua tranquilidade

SEGURO DE TRANSPORTES SURA

Independentemente do modal utilizado, do volume da carga ou do tamanho da sua empresa, a Seguros SURA garante coberturas aos bens e mercadorias transportados em viagens nacionais e internacionais.

Nossas soluções de seguros de transportes foram atualizadas em 2021, contando agora com mais de 30 coberturas adicionais, tornando nossos produtos de transportadores os mais completos do mercado!

Foram incluídas:

- ✓ 8 novas coberturas adicionais no seguro de RCTR-C;
- ✓ 2 novas coberturas adicionais no seguro de RCF-DC;
- ✓ 14 novas coberturas adicionais no seguro de RCTR-VI.

São coberturas diferenciadas desenvolvidas em resposta às necessidades do setor, proporcionando aos nossos clientes tranquilidade do início ao fim da viagem.

"Nossas soluções têm cláusulas exclusivas de AVERBAÇÃO e GERENCIAMENTO DE RISCOS, que refletem a real necessidade da operação. Segurados SURA têm a liberdade de escolher a Gerenciadora de Riscos, além de poder consultar as áreas de risco diretamente na web, em tempo real", destaca Amílcar Spencer, Diretor de Solução Transportes e de Gerenciamento de Riscos da SURA.

Quando pensar em segurança e tranquilidade
para trafegar, pense Seguros SURA!

Consulte seu corretor ou acesse www.segurossura.com.br



/segurosSURABrasil



@segurosurabr



/seguros-sura



/segurosSURABrasil

SETCESP: Alta da inflação, custos e a falta de insumos impedem um melhor desempenho do TRC

O bviamente, neste especial sobre o Transporte Rodoviário de Cargas não poderíamos deixar de ouvir a opinião do SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região. Quem fala é Adriano Depentor, atual vice-presidente extraordinário de governança e eleito presidente do Conselho Superior e de Administração da entidade para a gestão 2022-2024. Veja a seguir a análise do setor feita por Depentor.

Faça um balanço no setor de transporte rodoviário em 2021.

O transporte teve, em 2020, uma queda brusca da demanda, e em meados do fim do ano começou a se recuperar, ainda de forma tímida. Este ano de 2021 iniciou com uma melhora significativa. A vacinação trouxe um alento para a economia, uma recuperação com a reabertura do comércio. Entretanto, ainda estamos sendo prejudicados pela alta da inflação e o custo e a falta dos insumos. Faltam peças de caminhões, pneus e até embalagens. Começamos bem, mas enfrentamos escassez de produtos e alta dos preços.

Quais as perspectivas para o ano de 2022 no setor?

Em 2022 vislumbramos o fim da pandemia, afinal já temos um bom contingente de pessoas vacinadas. Outro fato é que no ano que vem teremos eleições,



Depentor: A tecnologia embarcada tem o viés da segurança da carga e das pessoas com relação à prevenção de acidentes. Essa é uma área que exigirá, cada vez mais, capacitação

e isso faz com que seja um ano bastante agitado para o mercado. Embora soframos com a assombração da inflação, que é um problema mundial, e isso pode em algum momento afetar um pouco a balança, ao mesmo tempo, a oferta de produtos tende a se voltar ao mercado interno. Há uma demanda reprimida e muitas indústrias devem voltar a escoar em grande escala sua produção, o que impactará diretamente o transporte de cargas. Além do mais, o agronegócio promete uma boa safra. Tudo isso pode corroborar para que tenhamos um ano de retomada.

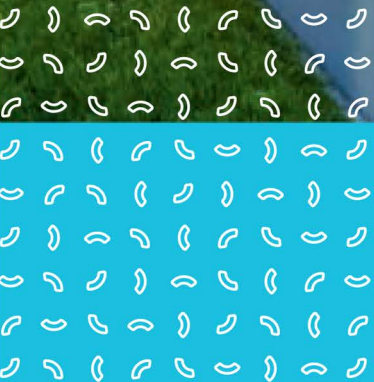
Como a entidade vê a eletrificação no setor?

Aqui no Brasil a eletrificação de veículos ainda está no início. Há dúvidas quanto ao custo, quanto à substituição de bateria, prazos e carregamentos. Neste primeiro momento, estes veículos estão sendo testados, as empresas estão adquirindo aos poucos para integrá-los à frota e ver como esse modelo se adapta. A eletrificação é um caminho sem volta. O start foi dado, e isso para o meio ambiente e a sustentabilidade é ótimo.

Quais as tendências no setor, em termos de tecnologia e novas atuações?

A tecnologia embarcada tem o viés da segurança da carga e das pessoas com relação à prevenção de acidentes. Essa é uma área que exigirá, cada vez mais, a capacitação dos motoristas, que passaram a ser operadores de algumas delas. Hoje já temos tecnologia que prevê frenagem, que antecipa a vinda do veículo no sentido contrário, há também a tecnológica de movimentação de carga, de robotização, de controle de operação e de controle de pessoal. O que se pode esperar é que, aos poucos, essas tecnologias ficarão mais acessíveis pela massificação do uso. No futuro não existirá transportador que não use algum tipo de tecnologia. [LCCweb](#)

Veloe também é



A ROTA MAIS INTELIGENTE PARA SUA FROTA

Veloe conta com a solução completa para um controle mais eficiente da sua frota.

Além de caminho livre em pedágios, estacionamentos e Vale-Pedágio, é possível, através do Alelo Frota, realizar toda a gestão de abastecimento e incluir serviços como gestão de manutenção, assistência 24h e telemetria.

Economia e praticidade para sua carga chegar com mais segurança e agilidade aonde precisa.

Saiba mais em:



veloe

ABOL: 2021 será lembrado como o ano em que os transportadores fizeram verdadeiro malabarismo para sobreviver

A ABOL- Associação Brasileira de Operadores Logísticos também não poderia deixar de participar deste nosso especial. Quem analisa o segmento é Marcella Cunha, diretora Executiva da entidade.

Faça um balanço no setor de transporte rodoviário em 2021.

2021 poderá ser lembrado como o ano em que os transportadores rodoviários de carga - sejam TACs, ETCs ou Operadores Logísticos que possuem frotas próprias ou terceirizam o serviço - fizeram verdadeiro malabarismo. Pandemia, variações no preço dos combustíveis, inflação e taxas de juros altíssimas, paralisações de caminhoneiros, fechamento de portos estratégicos para o fluxo do comércio internacional, falta de peças para indústrias importantes e a crise de contêineres foram os grandes desafios.

Ao mesmo tempo em que tiveram que atender a um aumento da demanda sem precedentes, que se impôs de forma veloz a partir da pandemia, esses atores, que são peças-chaves para as cadeias de suprimento e abastecimento se desenvolverem de forma eficiente, também tiveram de lidar com mais de 10 ajustes no preço dos combustíveis e inflação e taxas de juros no país atingindo patamares que há muito não se via. Com isso, a pressão para que rapidamente ajustassem seus planejamentos logísticos para melhor atender os produtores, os comerciantes, os clientes em geral aumentou. Todos dese-



Marcella: Preparar a infraestrutura de transporte para receber novas tecnologias aliadas é um grande desafio, principalmente para o nosso país

jam que seu produto chegue às fábricas, lojas ou na casa dos consumidores sem demora e a um frete baixo. Mas isso, em muitos casos, tem sido inevitável, principalmente em segmentos que dependem de peças que hoje estão em falta, a exemplo de condutores e semicondutores nas indústrias automotiva e de eletrônicos.

O malabarismo foi ainda mais essencial quando o acesso a contêineres, hoje principal meio pelo qual cargas transitam no comércio internacional, se tornou escasso. Contêineres vazios e parados em

portos pelo mundo fizeram com que o valor do frete mais do que triplicasse, chegando a mais de U\$10 mil. Para completar, em semanas em que houve greves e paralisações pontuais de caminhoneiros – como as que ocorreram recentemente no Porto de Santos e no Porto de Salvador –, Operadores Logísticos, transportadores rodoviários, empresas portuárias e marítimas em geral sofreram uma pressão natural ainda maior de clientes e embarcadores, exigindo que revisassem seus planejamentos logísticos para evitar que a carga ficasse parada por mais dias.

Quais as perspectivas para o ano de 2022 no setor?

Esperamos que algumas dessas dificuldades comecem a ser endereçadas de forma mais planejada em 2022, como os reajustes nos preços dos combustíveis, a inflação e a taxa de juros altas. Para isso, no entanto, precisamos contar com novas políticas e direcionamentos a serem adotados pelos governos.

Vale destacar que a prorrogação da desoneração de folha de pagamentos para os 17 setores hoje contemplados, incluindo as ETCs, representaria um suspiro para o setor, que ou demitiria ou iria interromper seus planos de novas contratações em 2022 se o benefício não for continuado.

Como a entidade vê a eletrificação no setor?

Observamos cada vez mais ações nesse sentido entre os Operadores

Logísticos, e que vêm a calhar.

Vários vêm estabelecendo metas de redução de emissões internas para os próximos anos. A DHL, por exemplo, estabelece políticas de racionalização de uso de insumos e investe em instalação de usinas solares em plantas logísticas. A GEFCO também é outra empresa que adotou cobertura de alguns pátios de veículos com placas fotovoltaicas, e ela também atua muito próximo às montadoras e fornecedores de bateria para veículos, para garantir a correta gestão de todo o ciclo de vida das baterias até a correta destinação final. Outros, como é o caso da Coopercarga, estabeleceram a meta de, até 2026, ter toda a sua frota eletrificada e já iniciaram esse processo com uma recente compra robusta de caminhões elétricos. A FM Logistic também quer estar inserida no mercado como uma empresa de logística “green”, que se preocupa com o meio ambiente e a sustentabilidade. Para isso, também tem investido em frota de veículos ecológicos (elétricos, híbridos, gás ou hidrogênio).

A adesão a certificações e programas ligados à sustentabilidade, inclusive internacionais, também é muito valioso, e várias são adeptas do “Pacto Global da ONU - Objetivos de desenvolvimento sustentável”, como é o caso do Grupo Toniato, que inclusive usa Torre de Controle para fazer toda a gestão do CO₂ emitido nas operações. Ou seja, posso dizer que todas elas já vêm adotando medidas de alto impacto dentro das políticas de ESG e acho que essa é uma tendência que veio pra ficar.

Quais as tendências no setor, em termos de tecnologia e novas atuações?

Os Operadores Logísticos têm cada vez mais se posicionado estrategicamente no mercado a partir do Omnichannel, atendendo seus clientes por todos os canais de venda. Além disso, eles também vêm se preocupando com o uso estratégico de novas

tecnologias, startups e ideias inovadoras para melhorar os serviços que ofertam o mercado e, ainda, seus processos administrativos internos, políticas ESG, entre outros desafios a serem endereçados.

A tecnologia se tornou uma grande aliada da logística. Não é à toa que nos últimos cinco anos, o número de logtechs dobrou, atingindo o total de 283 empresas, conforme levantamento feito pela Distrito LogTech Report.

Cada vez mais as empresas têm rompido barreiras em busca de startups para manter a sua competitividade e aumentar a produtividade. Especialistas garantem que agilidade será a palavra do futuro, quando se trata de gestão, e a logística tem acompanhado essa caminhada.

Dentro desse processo, o papel da ABOL é estar inserida no ecossistema de startups, consolidando a ideia de que entidades representativas também podem ser extremamente úteis e cumprir um papel estratégico nesse elo.

A utilização de drones para facilitar, agilizar e reduzir os custos de entrega já começa a se tornar uma realidade. Além disso, o setor também conta com outras soluções voltadas a softwares para o rastreamento de cargas, gestão do combustível e controle de armazéns. Há ainda Big Data, Internet das Coisas, cada vez mais exploradas por diversas áreas de empresa, desde a comercial e de marketing à operacional.

Isso sem contar os investimentos em tecnologia voltados ao ESG. Com o estabelecimento de metas de redução de emissões internas para os próximos anos, os Operadores Logísticos também têm desenvolvido ações nesse sentido com a colaboração de startups. Vale destacar que preparar a infraestrutura de transporte para receber novas tecnologias aliadas também é um grande desafio, principalmente para o nosso país que ainda apresenta deficiências importantes na infraestrutura básica de transporte: condições das rodovias, malha ferroviária, acesso aos portos, etc. 

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 4087.3188

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



Transportadores e Operadores *expõem os desafios e as oportunidades de 2021 e projetam 2022*

Nesta análise do setor, empresas contam que precisaram trabalhar fortemente na redução dos custos, em razão da crescente alta de todos os insumos do transporte e, principalmente, do diesel.

Para fazer um balanço no TRC no ano de 2021, comentar as expectativas para 2022 e, ainda, analisar a questão da eletrificação, ouvimos representantes de empresas do setor, que trazem um panorama valioso do transporte rodoviário de carga neste fim de ano.

O ano de 2021 trouxe muitos desafios para todos os setores. No TRC, mesmo com os avanços de infraestrutura, ainda existem muitos investimentos a serem executados, como aponta Duarte José Paniz, diretor executivo do Grupo Farrapos. “Sofremos com o aumento forte do diesel e de outros subprodutos do petróleo, como asfalto, pneus e lubrificantes. O mercado, que está sempre procurando melhores margens, não está recebendo os realinhamentos com naturalidade. Além de defasagens históricas, ainda possuímos a deste ano para recompor.”

Paulo Simioni, vice-presidente e diretor operacional da Coopercarga, resalta que a mais impactante consequência do cenário pandêmico são as oscilações das moedas e do poder de compra. Além do aumento extensível e sucessivo do óleo diesel, ele destaca, também, o aumento geral nos insumos relacionados ao transporte, à manutenção dos veículos, bem como o preço dos novos veículos, que também cresceu expressivamente.

Para João Paulo Caldana, managing director da Dachser Brasil Logística, 2021 está sendo um ano de crescimento para o setor de transporte de



Paniz, do Grupo Farrapos:
“O mercado, que está sempre procurando melhores margens, não está recebendo os realinhamentos com naturalidade”

carga, apesar da falta de ajuste na política de tributação de impostos e os aumentos sucessivos de combustíveis. As dificuldades no setor continuam sendo a falta de infraestrutura e de segurança e concessões das rodovias. “Apesar das dificuldades, a maioria dos transportadores e autônomos entende que o problema é mundial e que tanto o embarcador quanto o transportador têm de ceder um pouco e achar um denominador comum para que a maioria dos setores continue em crescimento”, acrescenta Caldana.

O Grupo Toniato, segundo o diretor comercial, Luiz Carlos dos Santos Monteiro, teve de trabalhar fortemente na redução dos custos, em razão da crescente alta de todos os insumos do transporte e, principalmen-

te, do diesel. “Porém, consideramos a experiência positiva, pois superamos a nossa projeção de toneladas transportadas, apesar de todas as dificuldades devido à pandemia. Estamos tendo que administrar de forma muito rigorosa o resultado de todo o nosso volume de negócios.”

Na análise de Bruno Tortorello, CEO da Jadlog, o transporte rodoviário de cargas cresceu em relação ao ano passado e o e-commerce tem relevante contribuição neste resultado. “A pandemia mudou os hábitos de consumo do brasileiro, que passou a realizar mais compras pela internet, e este novo patamar de compradores online se consolidou em 2021, aquecendo, ainda mais, o setor de transportes e logística.”

Mesmo com o aumento dos insumos, incluindo os combustíveis, que levou a uma queda na margem de lucro das transportadoras, a grande movimentação de cargas tem compensado de alguma forma as perdas e mantido o setor em um bom momento, acrescenta Tortorello.

Para Ricardo Botelho, presidente da Jamef, o setor de transportes de cargas encerra 2021 com grandes lições, avanços e desafios. “A pandemia afetou a todos indistintamente e impactou hábitos de consumo e formas de trabalhar. As novas formas de compras dos brasileiros aumentaram consideravelmente a necessidade pelo transporte de cargas fracionadas, nossa especialidade. E este cenário parece ser permanente.”

Dentre os problemas do setor, Botelho também cita a alta nos combustíveis. Na Jamef, a situação foi contornada com investimentos ainda maiores na gestão da frota e de combustíveis, trazendo uma economia de mais de 700 mil reais em custos com a realização de manutenções regulares e ações preventivas.

Já a JSL investiu na diversificação do portfólio de serviços logísticos e ganhos de escala. “Os desafios de ordem estrutural foram enfrentados com nosso principal diferencial – o valor e a experiência dos times que compõem a empresa –, associados ao desenvolvimento de tecnologias, serviços e projetos inovadores, que contribuíram para o aumento da produtividade, a redução de custos e a otimização de processos necessários no cenário deste ano”, explica o CEO da empresa, Ramon Alcaraz.

Este foi um ano de muita dificuldade para o setor, motivado por uma recuperação econômica muito lenta e ainda dentro da pandemia. “Por outro lado, grande parte das empresas que fizeram um ajuste enorme em suas operações em 2020 está conseguindo, em 2021, uma melhor performance operacional, ou seja, fazendo mais com menos”, opina, por sua vez, Marinaldo Barbosa dos Reis, diretor comercial da Renascer Express.

Na análise de Toni Junior Ramos Trajano, CEO da Solucion Logística, 2021 começou no embalo da retomada da



Botelho, da Jamef, entende que a pandemia deixará algumas mudanças permanentes, entre elas a tecnologia como aliada e facilitadora do dia a dia

economia, mas logo os efeitos da segunda onda da Covid-19 atormentaram mais o mercado. Mas, desta vez, a grande maioria das empresas estava mais preparada para suportar e superar a nova onda de lockdowns.

Além disso, segundo a CNT – Confederação Nacional do Transporte, de janeiro a outubro houve um saldo positivo na geração de empregos no setor de 13.235 mil vagas. Em relação à indústria automobilística, de acordo com a Anfavea, foram produzidos, de janeiro a outubro de 2021, 131,9 mil unidades – o maior volume desde 2013, 91,2% maior que o registrado no ano anterior, apesar de todas as dificuldades, como falta de componentes e pneus.



Monteiro, do Grupo Toniato, considera a experiência positiva, pois a empresa superou a projeção de toneladas transportadas, apesar das dificuldades

Junta-se a este crescimento a chegada de novas tecnologias mais limpas, como o VUC elétrico e o caminhão movido a GNV, ambos em linha com as novas tendências de redução e eliminação de emissão de gases poluentes.

“Não há como negar que o TRC está em uma curva ascendente, impulsionado por setores como agronegócio e e-commerce. No entanto, não significa que para os Operadores Logísticos e as transportadoras este seja o melhor dos cenários, pois o desbalanceamento da cadeia produtiva mundial, em função da pandemia, assim como o efeito oferta x demanda, fizeram com que os preços dos caminhões e carretas registrassem aumentos em torno de 70% em relação ao período pré-pandemia”, aponta Trajano.

O CEO da Solucion Logística continua, dizendo que diante deste crescimento irreversível dos custos, os transportadores e Operadores se viram obrigados a renegociar suas tarifas. “Surgiu, então, o desafio de repassar os custos, tendo em vista que a indústria e o varejo também se veem fragilizados pela pandemia. Este desafio não deve ser totalmente resolvido neste ano e exigirá muita criatividade do setor, além da flexibilidade dos embarcadores para encontrar, juntos aos seus fornecedores, novas formas de fazer as operações acontecerem”, comenta.



Realmente, o ano de 2021 para os transportadores em geral, empresas ou autônomos, foi repleto de incertezas, expõe Marcus Sartori, coordenador da Transal Transportes. “Para alguns, novas oportunidades surgiram e com muito investimento, muito mesmo, conseguiram alavancar seus negócios, ao contrário da grande maioria, que lutou para apenas manter suas atividades.”

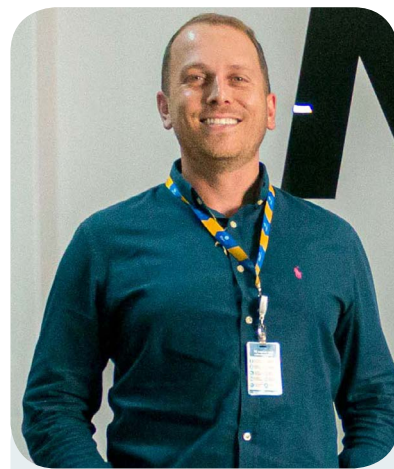
Ele conta que após o estouro da pandemia, em meados de abril de 2020, que gerou demissões em massa em todos os segmentos de mercado, incluindo o TRC, veio a surpresa. Em meio à crise sanitária, econômica e política instalada no país, ocorreu um boom de demanda no transporte que superou todas as expectativas pré-pandemia até então projetadas.

As contratações de novos funcionários para o setor foram às alturas, superando até mesmo as demissões meses antes realizadas. O volume de carga movimentada foi impressionante, criando assim um cenário para o ano de 2021 muito positivo. “Mas isso não se confirmou. A falta de caminhões novos tornou-se um problema, e os preços ‘abusivos’ foram considerados normais para o momento.”

Sartori cita, ainda, as disputas políticas por conta das vacinas e a necessidade de alavancar a economia, que geraram uma inflação que superou os



Sartori, da Transal: “Estamos passando por um momento de estagnação. E ficou agora a difícil tarefa de reajustar os preços de frete”



Para **Suzin**, da Movah Group, 2021 foi um ano pandêmico, de instabilidade econômica, de comportamentos sociais reestruturados e de oportunidades

dois dígitos. “Os preços em geral dispararam, não sendo acompanhados pelos salários. O poder de compra da população diminuiu e, assim, aquela expectativa de aumento do volume de carga não aconteceu. Estamos passando por um momento de estagnação. E ficou agora a difícil tarefa de reajustar os preços de frete”, lamenta. Um ano pandêmico, de instabilidade econômica, de comportamentos sociais reestruturados e, consequentemente, de oportunidades. É assim que Thiago Barsan Suzin e Gustavo Crosara, respectivamente CEO e diretor de marketing da Movah Group, descrevem 2021.

Na Manlog, que faz parte do grupo, o ano foi marcado por investimentos e mudanças, tanto no âmbito estrutural quanto comportamental. A empresa direcionou sua atuação para um viés mais consciente, baseado nas diretrizes do ESG (Environmental, Social and Corporate Governance).

Com uma das maiores frotas de veículos 100% elétricos do Brasil, a Wings (também transportadora do grupo) e a Manlog, juntas, já neutralizaram cerca de 500 toneladas de carbono, o equivalente ao plantio de mais de 3 mil árvores.

A Manlog investiu também em tecnologia: câmeras CFTV, sensores de fadiga, de frenagem, de estacionamento e ponto cego, bem como na gestão de monitoramento via torre de controle, em tempo real. Implementou sistema de pneus inteligentes, que prolonga sua vida útil e evita seu descarte indevido, e investiu em uma gestão de processos 100% digitalizada, via smartphones e tablets.

Em 2021, o TRC trouxe inúmeros avanços positivos em desempenho para a RV Ímola, que modernizou a frota com veículos novos, investindo em sua qualificação térmica. Dessa forma, estão adequados com a RDC 430, que dispõe sobre a qualificação térmica. “O maior problema enfrentado, em nível nacional, foi a grande



alta nos preços dos combustíveis, reduzindo muito a margem dos fretes já contratados em anos anteriores”, aponta Max Trevisan, diretor comercial da empresa.

Para Roberto Mira Junior, diretor geral da Mira Transportes, 2021 foi um ano muito atípico, com aumento elevado nos custos dos insumos do setor de transporte, principalmente, combustíveis e derivados, o que ajudou, inclusive, no aumento da inflação e, consequentemente, afetou o bolso dos consumidores.

“Creio que o maior desafio no atual momento, e que ficará ainda mais incisivo para 2022, é equilibrar essa balança de rentabilidade x custos em todo o setor logístico. Ainda assim, nosso grupo cresceu 18% com relação ao ano anterior. Expandimos nossa região de atuação, fazendo uma forte lição de casa e entendendo a demanda dos nossos clientes para uma rentabilidade justa”, revela.



Trevisan, da RV Ímola:
“O maior problema enfrentado foi a grande alta nos preços dos combustíveis, reduzindo muito a margem dos fretes”



Sobre 2022, **Sarti**, da Penske, diz que é incerto ainda prever se o setor conseguirá repassar suas tarifas e o impacto dos aumentos de custo do diesel

E 2022?

A esperança de Paulo Sarti, diretor-presidente da Penske Logistics Brasil, é ter um ano de 2022 melhor do que o de 2021. “Os volumes aumentaram, mas as margens continuam muito

pressionadas devido à alta da inflação e aos diversos aumentos de custo em toda a cadeia. É incerto ainda prever se o setor conseguirá repassar suas tarifas e o impacto dos aumentos de custo do diesel, por exemplo. So-



PENSE NO DESTINO A GENTE CUIDA NO CAMINHO

Somos um time especializado em Seguros de Transportes Multimodais de Cargas.

Atuamos com soluções para qualquer que seja a modalidade de transporte utilizado, e sob medida de acordo com a necessidade da sua carga.

Contate nossa equipe para uma consulta técnica especializada.

mente neste ano foram 12 reajustes e quase 50% de aumento”, ressalta. A Penske prevê um aumento de volume importante em segmentos como automotivo, eletrônicos e consumo, que foram muito afetados em 2020. Também houve aumento significativo de propostas e projetos. “Estamos com um número recorde de propostas apresentadas e em desenvolvimento para esta época do ano.”

No Brasil, este ano, a empresa projeta resultados melhores do que no ano passado. “Nosso desafio está em administrar os aumentos dos custos e o alto turnover que estamos sofrendo em algumas posições devido à pressão do setor de e-commerce, que vem crescendo muito e atraindo profissionais do setor de logística”, acrescenta Sarti. Para 2022, a Coopercarga espera que a vacinação efetiva possa chegar às pessoas e gerar mais tranquilidade para a empresa voltar a trabalhar efetivamente e massivamente. “A vida normal e a tranquilidade serão consequências vindas da saúde. Contamos com a retomada e a estabilização da economia, principalmente em relação aos insumos de maneira geral e ao que nos impacta diretamente. Contamos com a estabilização dos preços e seguimos confiantes que, com as inúmeras melhorias de infraestrutura realizadas em 2021, tanto em rodovias, como em portos, a retomada e a alavancagem aconteçam



Caldana, da Dachser:
“O aumento do consumo será o grande aliado em 2022, porque tudo o que é consumido chega através de caminhão”

de maneira efetiva”, comenta Simioni. Caldana, da Dachser Brasil, acredita que 2022 continuará sendo um ano desafiador, porém com perspectivas positivas com o reaquecimento da economia, com a volta das fábricas para repor seus estoques de peças, veículos e caminhões; além do aumento de consumo da população com a melhora da cobertura vacinal. “O aumento do consumo será o grande aliado em 2022, porque tudo o que é consumido chega através de caminhão, assim o setor cresce de acordo com o crescimento da economia.” Em 2022, a grande perspectiva de Paniz, do Grupo Farrapos, é que não

ocorram mais lockdowns em nível estadual. No contexto mundial, é necessária a normalização da oferta mundial de produtos. Assim vamos diminuir a pressão sobre inflação em nível global, o que irá refletir em nossa economia”, relata.

As perspectivas são positivas para Monteiro, do Grupo Toniato, com a retomada da economia e o programa vacinal e também pela visão da carteira de clientes da empresa em relação ao mercado. “Sabemos que mesmo com as incertezas políticas devido à eleição em 2022, haverá crescimento. Estamos com uma estratégia definida de ampliação de área de atuação e isto demonstra nossa aposta no crescimento da economia e do nosso Grupo”, salienta.

Tortorello, da Jadlog, diz que o modal rodoviário é o mais utilizado para transportes de cargas e continuará sendo. “Neste sentido, acreditamos que esse cenário de 2021 se mantenha no geral em 2022 e o transporte rodoviário de cargas crescerá no mesmo patamar, impulsionado especialmente pelo e-commerce.”

Mesmo com o avanço na retomada econômica, Botelho, da Jamef, entende que a pandemia deixará algumas mudanças permanentes, entre elas a tecnologia como aliada e facilitadora do dia a dia das pessoas e das empresas. “Em 2021 trabalhamos fortemente com o aumento de demanda em diversos segmentos, como vestuário, informática e aparelhos eletrônicos, cosméticos, equipamentos médico-hospitalares, entre outros, que devem se perpetuar em 2022”, expõe.

Segundo ele, mesmo com as lojas abertas, o e-commerce fidelizou o brasileiro, pela facilidade e preços mais competitivos, e o aumento da urgência por entregas de produtos deve continuar, seguido do desafio de cumprir prazos cada vez mais curtos até a última milha, principalmente em grandes centros urbanos.

Na Movah Group, as perspectivas para 2022 são de mais parcerias sustentáveis e novas fontes de combustíveis alternativos. “Estamos via-



bilizando projetos para garantirmos autoeficiência energética até 2030”, destacam Suzin e Crosara.

Já a RV Ímola acredita que efetivamente haverá fiscalização referente à RDC 430, que dispõe de qualificação térmica. “Isso será, sem dúvida, um diferencial competitivo no TRC de medicamentos, material médico e imunobiológicos”, ressalta Trevisan. Sartori, da Transal Transportes, acredita que, para 2022, mesmo em ano de eleição presidencial, “o que por si só sempre atrapalha”, a economia entrará nos eixos, a inflação diminuirá e por consequência os preços em geral também diminuirão. “Ocorrerá um gradual aumento da produção e, assim, maior oferta e volume a transportar, mas, para ser rentável, os transportadores deverão atualizar seus fretes e acompanhar bem de perto seus custos de operação. Caminhões carregados não são sinônimos de lucro”, aponta.

Para Alcaraz, da JSL, o cenário mundial está bastante incerto e fica difícil prever com clareza como o mercado vai se comportar em 2022. “No entanto, estamos otimistas e acreditamos que as perspectivas para o próximo ano são promissoras, uma vez que a JSL fechou 2021 com R\$ 3,7 bilhões em novos contratos, com reflexos positivos assegurados para os próximos 48 meses”, comemora.

A empresa está mantendo um crescimento orgânico e inorgânico graças ao equilíbrio proporcionado pela opção por uma gestão austera, focada na otimização de recursos, aliada ao bom desempenho de quatro ramos de atuação: operações de logística dedicada, transporte rodoviário de cargas, distribuição urbana e serviços de armazenagem. “Na média fomos favorecidos por um crescimento acelerado, que sinaliza manter-se em 2022, em setores como mineração, agro, papel e celulose e varejo.”

Também no que diz respeito às dificuldades para compra de veículos, diante da escassez de componentes para sua fabricação – um problema sentido no Brasil e no exterior – o

fato de a JSL integrar o grupo Simpar, o maior comprador de caminhões, carros, equipamentos e máquinas no país, coloca a empresa em uma posição favorável junto aos fornecedores. “Nossa frota, uma das maiores do setor, com idade média de 3 anos e meio, tem sido fundamental para disponibilizarmos transporte e atender à crescente demanda do mercado, com redução de custos em manutenção, combustível e peças”, destaca Alcaraz. Será um ano ainda muito difícil, de economia com recuperação lenta e previ-



Para **Alcaraz**, da JSL, o cenário mundial está bastante incerto e fica difícil prever com clareza como o mercado vai se comportar em 2022

são de baixo crescimento, na opinião de Reis, da Renascer Express. “As empresas que sofreram com o aumento de custos dos últimos anos terão muitas dificuldades para alcançar alguma recuperação das margens, que estão com uma defasagem considerável.”

Falar do futuro, neste cenário, é um grande desafio, opina Trajano, da Solucion. “Entendemos que a economia, grosso modo, depende do consumo, que impulsiona a indústria e os serviços. O que estamos vendo, de forma macro, é o aumento dos juros e o desemprego, que podem gerar uma desaceleração do consumo em relação a este ano. Soma-se a isto o fato de ser um ano eleitoral, no qual poder haver insegurança em relação a novos investimentos pela iniciativa privada,

bem como gerar impacto em projetos de infraestrutura e retração do investimentos internacionais.”

No entanto – continua ele –, assim como ocorreu no pico da pandemia, quem conseguir propor soluções inovadoras, e em linha com a nova economia, tende a ter um ano promissor, dado que as empresas têm se mostrado abertas a conhecer e testar novas soluções. “É neste sentido que estamos trabalhando na Solucion, inclusive com novos produtos, em linha com o novo mercado e com o nosso propósito, que



Para **Reis**, da Renascer, empresas que fizeram ajustes em suas operações em 2020 estão conseguindo, em 2021, melhor performance operacional

é impulsionar a evolução logística com sustentabilidade”, declara Trajano.

A empresa está concluindo a implantação do sistema de gestão SAP, que será integrado a um novo, e mais robusto, TMS. “Estamos também evoluindo fortemente na retomada de projetos de inovação relevantes e, de certa forma disruptivos, pelo nosso ecossistema Solucion LAB – iniciativas que tivemos que segurar em função da pandemia, mas que agora fazem ainda mais sentido para nossos clientes e, consequentemente, para nós”, explica.

Dentre elas, cita o lançamento, em breve, de uma solução de economia colaborativa, que virá para chacoalhar o setor e resolver muitos problemas percebidos e não percebidos pelos embarcadores, de acordo com Trajano.

Eletrificação

A eletrificação é uma tendência global, necessária e o futuro caminha para isso, como afirma Botelho, da Jamef. “O compromisso em reduzir impactos ambientais causados pelo nosso setor e contribuir efetivamente com a sustentabilidade ambiental devem fazer parte do nosso dia a dia. Na Jamef testamos caminhões elétricos em nossas rotas e tivemos uma bem-sucedida experiência feita em parceria com a JAC Motors no ano passado, prevenindo a inserção deste tipo de veículo em nossa frota, em breve”, anuncia.

Como desafios a serem superados, Botelho menciona a autonomia e a operacionalização de caminhões elétricos. A menor capacidade de carga em comparação com um veículo movido a combustão e a necessidade de recarga também se colocam como pontos a serem estudados e aprimorados, em sua opinião.

Simioni, da Coopercarga, entende que a eletrificação dos veículos veio em boa hora e já se tornou uma realidade no setor de transporte de cargas. “Apesar de no transporte de cargas extrapesado ainda haver dificuldade em relação ao peso das baterias, já podemos aproveitar outras opções menos poluentes, como os veículos a gás e, em um futuro próximo, os com selo de hidrogênio”, relata.

A Coopercarga já opera com veículos elétricos em distribuições urbanas. “Assumimos o compromisso de até



Simioni, da Coopercarga:
“Contamos com a retomada e a estabilização da economia, principalmente em relação aos insumos de maneira geral”



Roberto, da Mira Transportes:
“O maior desafio, que ficará ainda mais incisivo para 2022, é equilibrar a balança de rentabilidade x custos em todo o setor”

2026 termos toda nossa frota leve eletrificada e estamos trabalhando para tornar esse compromisso uma realidade, afinal, sustentabilidade é um de nossos valores”, acrescenta Simioni.

Para Paniz, do Grupo Farrapos, todo avanço deve ser comemorado, mas é preciso entender as limitações do tempo em que vivemos. “Hoje não possuímos fontes 100% limpas para a produção de energia elétrica. Assim corremos o risco de termos veículos elétricos abastecidos por usinas de combustível fóssil. Sem hipocrisia, temos de entender onde teremos o melhor ganho, se é investindo em veículos menos poluentes ou se as usinas serão menos poluentes”, observa. Na opinião de Roberto, da Mira Transportes, a eletrificação é uma realidade

de mundial no setor. O que a impede de crescer nacionalmente com o mesmo ritmo de crescimento em outros países é o alto custo de investimento nos insumos. “É notório que diferenciais de ESG fazem com que os clientes analisem com mais critério e consigam dar valor a esta nova realidade, que já é vista de maneira rotineira em outras áreas da economia no mundo.” Também toca na questão do alto custo Alcaraz, da JSL. “Temos alguns caminhões elétricos, usados principalmente na distribuição urbana, mas também estamos testando veículos de combustão híbrida – diesel e gás –, que demandam menos investimento do que o exigido para a compra de caminhões elétricos e são superiores em 30% na redução de emissão de poluentes quando comparados com veículos 100% a combustão”, conta.

“A eletrificação é uma necessidade. Se não ela, outras fontes energéticas não sobreviverá a uma crise climática, que virá acompanhada de uma crise econômica e social. E nós somos corresponsáveis. Os grandes desafios são os altos custos de investimentos. Mas, fazendo a conta a longo prazo, o empresário só tende a ganhar. Em termos de receita e de valorização de marca”, falam Suzin e Crosara, da Movah Group.

O Grupo Toniato já adquiriu um



veículo elétrico e também outro movido a biometano. “Entendemos como uma tendência, mas as dificuldades ainda são inúmeras e o valor envolvido na aquisição deste tipo de veículo é muito superior ao de um veículo convencional, e isto cria barreiras”, expõe Monteiro.

Além do custo envolvido, há também a falta de estrutura para abastecimento e, devido a isto, a empresa está iniciando seu projeto de forma estratégica em rotas onde já é possível rodar de forma imediata. “Imaginamos que esta tendência não terá volta, motivo pelo qual já faz parte do nosso planejamento, mas não deixamos de buscar alternativas para a gestão do CO₂ emitido pelos nossos veículos convencionais”, acrescenta.

Caldana, da Dachser Brasil, acredita que a eletrificação no transporte rodoviário ainda demore algum tempo até ser popularizada no Brasil, uma vez que a tecnologia ainda representa o triplo do valor das versões a diesel.

“Além do alto custo da tecnologia, existe a problemática do peso das baterias, que interfere expressivamente na tara dos veículos, que por sua vez impacta na tonelagem permitida nas rodovias. Assim, apesar de o tema estar em crescente desenvolvimento em todo o mundo, muitos assuntos ainda precisam ser discutidos para a tecnologia se tornar uma realidade acessível para o TRC no Brasil”, opina. Tortorello, CEO da Jadlog, diz que a eletrificação dos veículos comerciais se alinha aos esforços de organizações de todo o mundo preocupadas em minimizar as emissões de CO₂ e seus efeitos sobre o clima do planeta.

“A adoção de instrumentos de medição de sua pegada de carbono é uma das iniciativas necessárias para se obter assertividade na redução gradual das emissões de CO₂. A utilização de veículos elétricos ou movidos a bicompostíveis, a diesel e a gás natural veicular, por exemplo, menos poluentes, são alternativas

importantes nessa direção”, ressalta. A eletrificação, para a RV Ímola, é objeto de aspiração em inovação, porém, a empresa entende que é necessário que sejam disponibilizados diversos pontos de recarga, para que seja efetivamente viável. “Até mesmo em trechos urbanos, considerando a autonomia de veículos elétricos, em muitos casos, não há como ser realizado o trajeto de ida e volta à base da matriz da empresa”, aponta Trevisan. Os caminhões elétricos são um caminho sem volta, principalmente no abastecimento urbano, operações em



Trajano, da Solucion, não tem dúvida sobre a necessidade de novas tecnologias, em especial os veículos elétricos, para a sobrevivência do setor

que o caminhão faz um percurso menor. “Os principais problemas a serem superados são o custo muito elevado do veículo e a autonomia”, comenta, por sua vez, Reis, da Renascer Express. Trajano, da Solucion Logística, não tem dúvida sobre a necessidade de novas tecnologias, em especial os veículos elétricos, para a sobrevivência do setor. “Este ainda é um mercado de pouca escala e poucos players, mas à medida que as empresas tomarem consciência desta realidade, poderemos dar passos mais largos na direção de uma frota totalmente sustentável.” Para ele, há vários fatores para mudar uma matriz energética, desde a própria geração de energia, passando pela capacidade de produção de baterias,

até a infraestrutura de apoio nas rodovias para este tipo de veículo, citando somente alguns dos gargalos e desafios que certamente serão vencidos frente à necessidade de termos uma matriz energética limpa.

“Neste sentido, já temos investido em veículos elétricos, sendo uma parte para projetos já contratados por clientes e outra para ofertar ao mercado esta solução limpa, que estamos chamando de Rota Verde Solucion”, adiciona o profissional.

“Por ser um classe muito desunida, as disputas no segmento do TRC pelos



Segundo **Tortorello**, da Jadlog, o transporte rodoviário de cargas cresceu em relação ao ano passado e o e-commerce tem contribuição neste resultado

mesmos clientes continuarão tendo o frete como diferencial na maioria das vezes, quando apenas o embarcador sai ganhando”, declara Sartori, da Transal.

Para ele, o repasse dos preços nos fretes será um dos maiores problemas daqui para o futuro, condicionado, claro, à baixa ou não dos preços do diesel, pneus, caminhões e peças, entre outros custos. Falar da nossa malha rodoviária é “chover no molhado”, por mais que os governos invistam em ampliações, implantações e melhorias em algumas de nossas estradas e rodovias, no mesmo momento há outras que estão totalmente deterioradas e abandonadas, o bastante nunca será o suficiente. Logweb

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	Argius Transportes Ltda.	Asia Shipping Terminais e Serviços	BBM Logística S/A	Brasil Express Cargas e Soluções Ltda.	
Nome Fantasia	Argius Logística e Transportes Ltda.	AS Terminais	BBM Logística	BrasilExpress	
Site	www.argius.com.br	www.asiashipping.co	www.bbmlogistica.com.br	www.brasilexpresssolucoes.com.br	
Matriz	Guarulhos, SP	Santos, SP	São José dos Pinhais, Paraná	Barueri, SP	
Filiais	Todas no Estado de SP: Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, Registro, Itapeva, Bauru, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Presidente Prudente, Santos	Aracaju-SE, Itajaí-SC, Salvador-BA, Recife-PE, Porto Alegre-RS, Manaus-AM, Itapoá-SC, Rio de Janeiro-RJ, Curitiba-PR	BBM Logística: Camaçari, Aracruz, Goiânia, Caetanópolis, Contagem, Ipatinga, Juiz de Fora, Três Lagoas, Parauapebas, Cabo de Santo Agostinho, Telêmaco Borba, Ponta Grossa, Jaguariava, Telêmaco Florestal, Rio de Janeiro, Gualaíba, Canoas, Butiá, Capão do Leão, Uruguaiana, Joinville, Lages, Itajaí, Mogi das Cruzes, São Paulo, Piracicaba, Paulínia, Araraquara. Transeich Transportes: Porto Alegre, Rio Grande, Caxias do Sul, Itajaí, Guarulhos, Cachoeirinha, Santos, Curitiba. Transeich Armazéns: Porto Alegre, Rio Grande, Novo Hamburgo, Guarulhos, Itajaí, Curitiba, Caxias do Sul, Lauro de Freitas, Canoas. Translovato: Caxias do Sul, Guarulhos, Porto Alegre, São José dos Pinhais, Gaspar, Sumaré, Lajeado, Pelotas, Londrina, Bauru, Palhoça, Ribeirão Preto, Birigui, Contagem, Juiz de Fora, Pouso Alegre, Uberlândia, Novo Hamburgo, Santa Maria, Joinville, Fortaleza, Sorocaba, Guarulhos, Caxias do Sul, Brasília, Serra, Goiânia, Duque de Caxias, Cascavel. Traslag Transporte e Logística: Gyn, Cat, Mge, Bra, Bah, SPO. Diálogo Logística Inteligente: POA, Jundiá, SJP, RJ, Palhoça, Contagem, Vitória	Belém-PA, Brasília-DF, Serra-ES, Itajaí-SC, Lauro Freitas-BA	
Transp. e/ou O.L.	Ambos	Transportadora	Transportadora	Operador Logístico	
Certificações	ANVISA – Correlatos, Higiene Pessoal, Saneantes, Alimentos, Cosméticos	ISO9001:2015, ANVISA, Polícia Federal, Polícia Civil, Exército, Ibama	OEA, SASSMAQ, ISO 9001 e 14001	Certificação ISO 9000 em fase inicial	
Principais Clientes	Pial Legrand, HDL, Hering, Wiler-K, Edantex, Levi's, Hanesbrands, Mash, Hope, L'Oréal, Coty, Parfums de France, Driveway, Rosset, Valisere, Metalúrgica Rocha, Importadora EDA, Raphy, Rip Curl, Surf Co, TPC (Puma-Skechers), Humanitarian Calçados	Eucatex, Ball do Brasil, Novozymes, Grupo Ontex, Arthur Lundgreen		Globalbev, Ducoco, Wine, Zatix, Sociedade Bíblica, Editora Gente, Editora SENAC	
Regiões de Atuação	Estado de São Paulo	Brasil	Brasil, Chile, Bolívia, Argentina, Paraguai, Uruguai e Peru	Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste, Norte	
Tipo de Frota	Frota Própria, Agregados, Terceiros	Agregados e terceiros	Mista	Mista	
Idade média da frota	6 anos	15 anos	8 anos	5 anos	
Perfil de Carga	Seca	Seca, Perigosa	Todos os perfis menos carga frigorificada	Seca	
Tipo de Carga (Coleta/Entrega)	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	
Armazéns/CDs	Campinas – 650 m², Sorocaba – 450 m², São José dos Campos – 550 m², Registro – 300 m², Itapeva – 250 m², Bauru – 550 m², Ribeirão Preto – 500 m², Ribeirão Preto – 500 m², São José do Rio Preto – 450 m², Presidente Prudente – 350 m²	Santos-SP, Itajaí -SC	Principais armazéns – Uruguai, Rio Grande e Araraquara	Barueri-SP – 3200 m², Brasília-DF – 1700 m², Serra-ES – 3000 m², Belém-PA – 800 m², Itajaí-SC – 800 m², Lauro de Freitas-BA – 800 m²	
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim	
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	
Torre de Controle	Sim	Não	Sim, interna	Sim	
Tecnologias Usadas	WMS, TMS, Mobile	TMS	KMM, Sascar	TMS, WMS	
Tipo de Rastreamento	Satélite, GPRS, GSM, Híbrido, Iscas móveis	Diversos	Satelital, Híbrido, GSM	Híbrido e GPRS	
Serviços Oferecidos	Transporte de Distribuição, Armazenagem, Montagem de Kits, Gestão de Estoques, Gestão de Pedidos, Cargas Expressas, Cargas Dedicadas, Cross Docking, Digitalização de Comprovantes, Interfaces-EDI, Site	Transporte Rodoviário, Armazenagem, Cabotagem e Aéreo Doméstico	Transporte, Logística, Armazenagem.	Transporte Rodoviário Fracionado, Transporte Rodoviário Expresso, Transporte Aéreo, Transporte B2C, Logística: Armazenagem, Cross Docking, Picking Packing	

	Braspress Transportes Urgentes Ltda.	Coopercarga S/A	DACHSER Brasil Logística Ltda.	DEX Soluções Logísticas - Eireli
	Braspress	Coopercarga	DACHSER	DEX Soluções Logísticas
	www.braspress.com	www.coopercarga.com.br	www.dachser.com.br	www.dexsolucoes.com.br
	Guarulhos, SP	Concórdia, SC	Campinas, SP	Barueri, SP
	São Paulo: Araçatuba, Araraquara, Tamboré, Bauru, Campinas, Franca, Aeropress (Bta), Piracicaba, Santos, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, São José dos Campos, Terminal Fernão Dias, Cantareira, Santo Amaro, Sorocaba, Guarulhos. Alagoas: Maceió. Amazonas: Manaus. Bahia: Barreiras, Feira de Santana, Itabuna, Salvador, Vitória da Conquista. Ceará: Juazeiro do Norte, Fortaleza, Sobral. Distrito Federal: Brasília. Espírito Santo: Cachoeiro de Itapemirim, Colatina, Vitória. Goiás: Goiânia, Itumbiara, Porangatu, Rio Verde. Maranhão: Imperatriz, São Luís. Mato Grosso: Cuiabá, Rondonópolis, Sinop. Mato Grosso do Sul: Campo Grande, Três Lagoas. Minas Gerais: Belo Horizonte, Contagem, Divinópolis, Governador Valadares, Ipatinga, Juiz de Fora, Montes Claros, Paracatu, Patos de Minas, Pouso Alegre, Uberaba, Uberlândia, Varginha. Paraná: Londrina, Cascavel, Curitiba, Guarapuava, Maringá, Pato Branco, Ponta Grossa, Umuarama. Paraíba: Campina Grande, João Pessoa. Pará: Belém, Marabá. Pernambuco: Caruaru, Recife, Petrolina. Piauí: Teresina. Rio Grande do Norte: Natal. Rio Grande do Sul: Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Passo Fundo, Pelotas, Porto Alegre, Santa Cruz do Sul, Santa Maria, Santo Ângelo, Uruguai. Rio de Janeiro: Campos dos Goytacazes, Macaé, Nova Friburgo, Resende, Rio de Janeiro, Caxias. Santa Catarina: Blumenau, Chapecó, Criciúma, Jaraguá do Sul, Itajaí, Joinville, Florianópolis, Rio do Sul. Sergipe: Aracaju. Tocantins: Palmas, Gurupi	Betim-MG, Camaçari-BA, Canoas-RS, Catanduva-SP, Concórdia-SC, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Guarujá-SP, Itajaí-SC, Itupeva-SP, Manaus-AM, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Uberlândia-MG, Buenos Aires-Argentina	Campinas-SP, São Paulo-SP, Guarulhos-SP, Santos-SP, Itajaí-SC, Curitiba-PR, Porto Alegre-RS	Maracanaú-CE, Duque de Caxias- RJ, Porto Alegre-RS
	Transportadora	Operador Logístico	Operador Logístico	Operador Logístico
		ISO 9001, ISO 14001, ISO 451001, SASSMAQ	ISO 9001	
		Aliança, Klabin, Ambev, Carrefour, Seara Alimentos, Braskem, Boticário, L'Oreal Brasil, Pepsico		CSN – Cia Siderúrgica Nacional, GPA – Grupo Pão de Açúcar, Supermercados Dia, Sumitomo
	Brasil	Brasil, Mercosul	Brasil, Argentina, Peru, Chile, Paraguai, Uruguai, Bolívia, Equador	Sul, Sudeste e Nordeste
	Frota Própria = 2.890, Frota Agregada = 2.300	Mista	Terceiros	
	Frota Própria = 3,6 anos, Frota Agregada = 8,6 anos	5 anos	10 anos	
	Carga Fracionada = Encomendas, Medicamentos/ Med. Temperatura Controlada, Confeções, Produtos Eletrônicos, Autopeças, Calçados, Livros Didáticos, Equipamentos de Automação, e-Commerce entre outros.	Seca, Frigorificada, Perigosa (Químico e Não Químico), Granel	Carga Geral, Perigosa, Refrigerada	
	Door to Door, Fracionada, FTL - Lotação	Fracion., Lotação (Proj. Dedicado)	Fracionada, Lotação	
	560.000 m²	Curitiba-PR – 35000 m², Itupeva-SP – 131000 m², Recife-PE – 265.000 m², Arujá-SP: São três locais separados, sendo: Modulo B5 Área 5.854,47 m², Modulo B6 Área 5.854,47 m², Modulo B7 Área 2.927,24 m² + 235 m² Mezanino		Barueri-SP, Maracanaú-CE
	Sim	Sim	Não	Sim
	Não	Sim	Sim	Sim
	Sim	Sim		Sim
	TMS, ERP - Sistemas Satélites	WMS, TMS, Benner	Othello, eLogistics	TMS, WMS
	Híbrido - Gestão de Riscos Própria	Satélite (Raster), Híbrido	Satélite	N.A.
	Coleta e Entrega em todo o Território Nacional, Transporte Rodoviário, Transporte Rodo Fluvial, Transporte Rodo-Aéreo, Transporte Internacional, Mercosul	Transporte, Armazenagem, Distribuição Urbana	Serviço de transporte D2D, que inclui coletas e entregas diretas e comprovantes de entregas, Serviços integrados de valor agregado de armazenagem, como operações de coleta e embalagem, etiquetagem e consolidação e corretagem alfandegária; Serviços de Logística abrangentes, que incluem agenciamento de frete aéreo, transporte marítimo, liberação alfandegária, transporte terrestre	Armazenagem, Gestão de Armazéns, Operações In House, Manuseio, Etiquetagem, Montagem de Kits

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	DHL Supply Chain	Exato Transportes Urgentes Com. e Armazéns Gerais Ltda.	Excellence Transportes e Logística Eireli	Expresso Mirassol	FM Logistic do Brasil	
Nome Fantasia	DHL Supply Chain	Exato	Excellence Transportes	Grupo Mirassol	FM Logistic do Brasil	
Site	www.dhl.com	www.exatotransportes.com.br	www.excellencetransportes.com.br	www.grupomirassol.com.br	www.fmlogistic.com.br	
Matriz	Campinas, SP	Guarulhos, SP	Apucarana, PR	Guarulhos, SP	São Paulo, Distrito de Perus	
Filiais	Louveira-SP, Guarulhos-SP, Barueri-SP, Ribeirão Preto-SP, Jandira-SP, Rio de Janeiro-RJ, Goiânia-GO, Nova Santa Rita-RS, Campo Grande-MS, Cuiabá-MT, Araucária-PR, Contagem-MG, Joinville-SC, Serra-ES Salvador-BA, Jaboatão dos Guararapes-PE, Fortaleza-CE, Ananindeua-PA		Guarulhos-SP, Curitiba-PR, Londrina-PR, Maringá-PR, Brusque-SC, Fortaleza-CE, Natal-RN	Jundiaí, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Cubatão, Pindamonhangaba, Montenegro, Ribeirão Preto	Canoas-RS, Itajaí-SC	
Transp. e/ou O.L.	Ambos	Transportadora	Transportadora	Operador Logístico	Ambos	
Certificações	ISO, GPD	ISO 9001:2015	ISO 9001	ISO, SASSMAQ, OEA	Em processo de certificação ISO 9001 e ANVISA	
Principais Clientes	Auto mobilidade, Energia e Manufatura, Produtos Químicos, Bens de Consumo, Varejo, Logística de Tecnologia e Serviços, E-commerce	L'Oréal, BDF Nivea, Coty, Melitta, Puratos	Vicunha Têxtil, Santana Têxtil, Santista, Bridgestone, Nadir Figueiredo, Capricórnio Têxtil, Adina, Cocamar		Empresas dos setores de bens de consumo, cosméticos, industrial, manufaturados e varejo	
Regiões de Atuação	Brasil	Capital-SP e municípios da Grande São Paulo	Sul, Sudeste, Nordeste	Brasil	Brasil	
Tipo de Frota	Mais de 5 mil veículos, mista	Mista	Frota Própria: 150 Frota Agregada: 60	Mista	Terceirizada - FTL/LTL Própria - logística sustentável (veículo elétrico)	
Idade média da frota	Menos de 5 anos	12 anos	3 anos	2 anos	Menos de 2 anos	
Perfil de Carga	Seca, Refrigerada, Químicos	Seca	Seca, Perigosa	Seca, Frigorificada, Perigosa, Granel Sólido e Líquida	Seca	
Tipo de Carga (Coleta/Entrega)	Fracionada, Lotação	Fracionada e Lotação	Fracionada, Lotação	Lotação	Fracionada, Lotação Coletas/Entregas/Transferências	
Armazéns/CDs	Anápolis-GO, Araçariçama-SP, Araucária-PR, Barueri-SP, Betim-MG, Brasília-DF, Cabreúva-SP, Cajamar-SP, Campinas-SP, Contagem-MG, Curitiba-MG, Duque de Caxias-RJ, Embu das Artes-SP, Esteio-RS, Extrema-MG, Fortaleza-CE, Goiana-PE, Goiânia-GO, Guarulhos-SP, Indaiatuba-SP, Itapevi-SP, Itatiaia-RJ, Itupeva-SP, Jaboatão dos Guararapes-PE, Jandira-SP, Joinville-SC, Jundiaí-SP, Louveira-SP, Manaus-AM, Nova Santa Rita-RS, Osasco-SP, Piracicaba-SP, Pouso Alegre-MG, Resende-RJ, Ribeirão Preto-SP, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA, Santo Amaro-SP, São José dos Pinhais-PR, São Paulo-SP, Seropédica-RJ, Serra-ES, Sorocaba-SP, Suape-PE, Sumaré-SP, Terenos-MS Triunfo-RS, Uberlândia-MG, Varginha-MG, Viana-ES, Vinhedo-SP, Vitória de Santo Antão-PE, Mais de 1 milhão de m²	Guarulhos, 15000 m²	Guarulhos 2500 m², Curitiba 1000 m², Apucarana 2500 m², Londrina 1000 m², Maringá 1000 m², Fortaleza 500 m², Brusque 800 m²	Jundiaí-SP 01 – 8.000 m², Jundiaí-SP 02 – 10.000 m², Pindamonhangaba-SP 10.000 m², Guarulhos-SP – 1.000 m² Com expansão para 11.000 m² para o ano de 2023	Perus-SP - 40.000 m², Canoas-RS - 21.000 m², Itajaí-SC - 5.000 m²	
Logística Reversa	Sim	Não	Sim	Sim	Não	
Gestão de Transporte	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	
Torre de Controle	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
Tecnologias Usadas	WMS, TMS, Big Data, Carros Elétricos e Sistema de Roteirização	TMS, Roteirizador	TMS	WMS, TMS, ERP, CRM	WMS, TMS, Roteirizador, ERP	
Tipo de Rastreamento	Tripla rastreamento a distância com uma Torre de Controle própria	GPRS, GSM	Autotrac, Onixsat	Híbrido	Preferencialmente híbrido	
Serviços Oferecidos	Distribuição de ponta a ponta, incluindo cadeia do frio, utilizando modais terrestres, aéreos e marítimos. Solução de Lead Logistic Provider, no qual assume a gestão de malhas de distribuição e cadeias de suprimentos.	Distribuição de cargas dentro do perímetro da Capital-SP e GSP	Cargas Fracionadas e Distribuição Em São Paulo, Paraná e Santa Catarina, Cargas Lotação Entre Sul, Sudeste, Nordeste	Transporte FTL, LTL Dedicado, Armazenagem, Logística Interna, Operações Dedicadas, Transporte Internacional, Locação de Equipamentos	Armazenagem, Co-Packing, E-Commerce, Omnichannel e Transportes	

	Global Air Cargo Ltda.	Intermodal Brasil Logística Ltda.	ID do Brasil Logística Ltda.	Irga Lupércio Torres	Jadlog	Jamef Transportes Eireli
	Global Cargo	IBL Logística	ID Logistics Brasil	IRGA	Jadlog	Jamef Encomendas Urgentes
	www.globalcargo.com.br	www.ibllogistica.com.br	www.idlogistics.com.br	www.irga.com.br	www.jadlog.com.br	www.jamef.com.br
	São Paulo, SP	Guarulhos, SP	Osasco, SP	Caieiras, SP	São Paulo, SP	São Paulo, SP
	AM-Manaus, MA-São Luís, PE-Recife, MG-Belo Horizonte, AP-Macapá, MA-Imperatriz, PE-Petrolina, SP-Campinas, PA-Belém, CE-Fortaleza, AL-Maceió, RS-Porto Alegre, PA-Santarém, PI-Teresina, SE-Aracaju, PA-Marabá, RN-Natal, BA-Vitória da Conquista, GO-Goiânia, PB-João Pessoa, BA-Salvador	Itajaí-SC, São Paulo-SP, Sumaré-SP, Duque de Caxias-RJ, Serra-ES, Belo Horizonte-MG, Goiânia-GO, Brasília-DF, Manaus-AM, Porto Alegre-RS, Camaçari-BA, Jaboatão dos Guararapes-PE, Caucaia-CE	27: SP, RJ, ES, DF		Joinville-SC, Belo Horizonte-MG, Salvador-BA, Vila Velha-ES, Vitória-ES, Recife-PE, Cuiabá-MT, Manaus-AM, Goiânia-GO, Rio de Janeiro-RJ, Porto Alegre-RS, Curitiba-PR, Palmas-TO, Belém-PA, Fortaleza-CE, São Luís-MA, Campo Grande-MS	32 unidades
	Transportadora	Ambos	Operador Logístico	Transportadora	Transportadora	Transportadora
	Amigos do Bem, ANVISA Correlatos, ANVISA Cosméticos, ANAC - ChilHood. Certificações Ambientais: Recicláveis e Destinação de Resíduos (Koletus), Opacidade Veicular (Despoluir) Destinação Final (Multi Bioenergia)	ISO 9001, SASSMAQ, EBD	AIB International, QUALICERT SGS, ISO 9001, 14001, 18001 e ANVISA		ISO 9001	Certificado PMQP - Prêmio Mineiro da Qualidade 2010, ISO, IQNET, ANTT
	Scania, Chilli Beans, Mercedes Benz, JAV, Hoppecke	JDE Coffee, Jasmine, Samsung, Magalu, Siemens, Telefônica, Claro, Novamed, Foxcom, Native, Ducoco	Setores: FMCG, Varejo, e-commerce, Cosméticos, Industrial e Farmacêutico	Voith, Weg, CBC, Dedini, NG	Mercado Livre, Amazon, Wine, Centauro e Netshoes no B2C. Mercedes-Benz (caminhões), Kalunga, Kia Motors, Chery Motors, Volkswagen e Ford no B2B	Grandes players
	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
	Própria: Vuc-1 - Toco - 1 - Truck- 16 - Carreta: 5 - Delivery: 2 - Ducato: 1 - Master: 1 Agregado: Van - 20 3 anos	Mista	Agregados	Própria	240 caminhões e carretas, 5.000 veículos utilitários, entre vans e Fiorinos	Mista
	Seca	Seca	Seca	Cargas Pesadas/ Excedentes	3 anos	No máximo 5 anos
	Ambas	Ambas	Lotação	Cargas Superdimensionadas	Carga seca, Encomendas do E-commerce, Peças Automotivas, Têxtil, Insumos Farmacêuticos, Saúde, Brindes. B2B e B2C	Seca, Fracionada, devidamente embalada
	AM-Manaus - 400 m², MA-São Luís - 810 m², PE-Recife - 1100 m², MG-Belo Horizonte- 400 m², AP-Macapá - 200 m², MA-Imperatriz - 640 m², PE-Petrolina - 412 m², SP-São Paulo - 8000 m², PA-Belém - 800 m², CE-Fortaleza - 450 m², AL-Maceió - 600 m², SP-Campinas - 400 m², PA-Santarém-300 m², PI-Teresina - 210 m², SE-Aracaju - 528 m², RS-Porto Alegre - 400 m², PA-Marabá - 200 m², RN-Natal - 400 m², BA-Salvador - 2000 m², GO-Goiânia 640 m², PB-João Pessoa - 544 m², BA-Vitória da Conquista - 350 m²	Guarulhos 25.000 m², Itajaí 3.500 m², Sumaré 2.000 m², Duque de Caxias 3.800 m², Camaçari 1.200 m², Jaboatão dos Guararapes 3.500 m², Manaus 2.500 m², Fortaleza, 1.000 m²	850.000 m² de armazenagem. Mais de 50 CDs em SP, RJ, ES, DF		Mais de 500 franquias espalhadas pelo Brasil.	100% nas regiões Nordeste, Centro-Oeste, Sul, Sudeste e início no Norte - modal rodoviário. Total 32 unidades
	Sim	Sim	Sim, apenas gestão dentro dos armazéns. Não atende no transporte	Não	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
	TMS		Célula de pilotagem incluindo Gerenciamento de KPI's, Conferência de Frete, Order Tracking		WMS e TMS, entre outros	TMS, API, APP Motorista, integradores com rastreamento, vale pedágio, sistema de abastecimento, rastreadores secundários, impressoras portáteis móveis, coletores, telemetria, sensores de fadiga
	Satélite GPRS, GSM e Híbrido		Satelital, GPRS e Híbrido (Autotrac, Jabursat, Sascar, Omnilink)	Rastreamento	GSM	Satélite
	Transporte e Armazenagem	Armazenagem, Transporte, Cross Docking, Transferências, Logística In-House, Milk Run	Transporte, Transferência, Armazenagem	lçamentos (carga e descarga) com guindastes e pórticos hidráulicos e Serviços de transportes rodoviários de pesados/excedentes	Coletas e entregas porta a porta em todo o território nacional, inclusive logística reversa. O Jadlog Internacional envia documentos e encomendas para 154 países.	Solução completa de logística para o transporte de cargas fracionadas

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	Jblog Transporte Rodoviário de Cargas	JSL S/A	Kothe Logística S/A	M B C Express Serviços de Courier Ltda.	Maxitrans Transp. & Logística Intern. Ltda.	
Nome Fantasia	Grupo Rodonery	JSL	Kothe	Flash Courier	Maxitrans	
Site	www.rodonery.com.br	www.jsl.com.br	www.kothe.com.br	www.flashcourier.com.br	www.maxitrans.com.br	
Matriz	Pontal do Paraná, PR	São Paulo, SP	Jundiaí, SP	São Bernardo do Campo, SP	Osasco, SP	
Filiais	Curitiba-PR, Paranaguá-PR	Marechal Deodoro-AL, Maceió-AL, Manaus-AM, Camaçari-BA, Simões Filho-BA, Maracanaú-CE, Aracruz-ES, Serra-ES, Pouso Alegre-MG, Ananindeua-PA, Parauapebas-PA, Cabo de Santo Agostinho-PE, Araucária-PR, São José dos Pinhais-PR, Resende-RJ, Belford Roxo-RJ, Duque de Caxias-RJ, Pavuna-RJ, Triunfo-RS, Barra Velha-SC, Três Barras-SC, Alumínio-SP, Amparo-SP, São José dos Campos-SP, Jacareí-SP, Cordeirópolis-SP, Cubatão-SP, Indaiatuba-SP, Itaquaquecetuba-SP, Limeira-SP, Louveira-SP, Pindamonhangaba-SP, Piracicaba-SP, Porto Feliz-SP, São Bernardo-SP, Goiânia-GO	Araras-SP, Nova Iguaçu-RJ, Vila Velha-ES, Aparecida de Goiânia-GO, Betim-MG, Ituiutaba-MG, Lucas do Rio Verde-MT, Primavera do Leste-MT, Estação-RS, Concordia-SC, Joinville-SC, Cambe-PR, Araguaina-TO, Belém-PA, Xinguara-PA, Ariquemes-RO, Balsas-MA, Davinópolis-MA, São Luis-MA, Feira de Santana-BA, Maracanaú-CE, João Pessoa-PB, Cabo de Santo Agostinho-PE, Teresina-PI	Rede exclusiva com 375 franquias atendendo em mais de 1015 cidades do Brasil	Vargem Grande Paulista-SP, Buenos Aires-Argentina, Santiago-Chile, Asuncion-Paraguai, Montevideo-Uruguai	
Transp. e/ou O.L.	Transportadora	Ambos	Ambos	Transportadora	Ambos	
Certificações	OEA, ISO 9001 (Em implantação)	ISO 9001, Protocolo URSA, ISO 14001, BRC Global Standard, OEA, SASSMAQ	ISO 9001, SASSMAQ, D-U-N-S NUMBER, Programa Laço Amarelo	ISO 9001, ABF, ANVISA	ANVISA, ABTI, Duns-Number, PC, PF, Exército	
Principais Clientes	Segmentos de Autopeças, Embalagens, Tecidos/ Confeções, EPI	Papel e Celulose: Suzano, Klabin, Cenibra e Veracel. Automotivo: Renault, Volkswagen, Cummins e Toyota. Alimentos: BRF, Mondelez, Unilever e Nestlé. Indústria: Braskem e Cebrace.		Mais de 300, incluindo empresas de e-commerce, fintechs, meios de pagamento, empresas de ingresso, gestoras de benefícios, planos de saúde	Nakata, Grupo KS, Tenneco, Expeditors, Agco	
Regiões de Atuação	PR, SC, RS	Brasil	Brasil e Mercosul	Brasil	Brasil, Mercosul, Chile	
Tipo de Frota	Mista	Mista	Frota Própria: 1.300 conjuntos	Mista	Mista	
Idade média da frota	12 anos	3 anos frota própria	3 anos	3 anos	1 a 8 anos	
Perfil de Carga	Carga Seca	Seca, Frigorificada, Congelada, a Granel, Perigosa	Seca, Refrigerada, Frigorificada, Perigosa, Agroquímicos, Medicamentos, Granel	Seca	Seca, Perigosa, Superdimensionada, Automotiva, Paletizada	
Tipo de Carga (Coleta/ Entrega)	Lotação	Fracionada, Lotação	Lotação, Distribuição	Fracionada, Lotação	Ft: Mercosul, Chile Lt: Brasil e Argentina Lotação: Brasil	
Armazéns/CDs	Paranaguá-PR 10.674 m²	Cabo de Santo Agostinho-PE 10.168 m², Simões Filho-BA 8.260 m², Contagem-MG 5.884 m², São Paulo-SP 9.126 m², Goiânia-GO 16.510 m², Araçatuba-SP 10.000 m², Goiânia-GO 101.761 m², Cabo de Santo Agostinho-PE 12.341 m², Rio de Janeiro-RJ 13.154 m², Maceió-AL 7.536 m², Itaquaquecetuba-SP 20.000 m², Goiânia-GO 101.761 m², Cabo de Santo Agostinho-PE 25.583 m², São Bernardo do Campo-SP 12.000 m²	Osasco-SP, Jundiaí-SP, Nova Iguaçu-RJ, Vila Velha-ES, Aparecida de Goiânia-GO, Lucas do Rio Verde-MT, Primavera do Leste-MT, Joinville-SC, Araguaina-TO, Belém-PA, Ariquemes-RO, Balsas-MA, São Luis-MA, Feira de Santana-BA, Maracanaú-CE, Cabo de Santo Agostinho-PE, Teresina-PI Área: mais de 270.000 m²	Dois CDs localizados em São Bernardo do Campo-SP com mais de 20.000 e 7.800 m²	1300 m²	
Logística Reversa	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
Torre de Controle	Em implantação	Sim	Sim	Sim	Sim	
Tecnologias Usadas	TMS	TMS: EJSL (TMS próprio), TWMS, Ecargo, WMS, Assist, Telemetria, câmera embarcada	EIP, TMS, WMS, YMS, BI	TMS	TMS	
Tipo de Rastreamento	Híbrido	Satélite Híbrido, GPRS	Híbrido	Híbrido	Todos	
Serviços Oferecidos	Transporte Rodoviário (Carga Solta, Contêineres), Cross docking, Armazenagem de Carga Solta e Contêineres, Ova e Desova de Contêineres	Transporte de cargas em geral, Logística para Transportes Dedicados, Logística de Commodities, Logística Interna, Fretamento e Gestão de Frota com mão de obra, Serviços de Armazenagem e Distribuição Urbana	Transporte, Armazenagem Seca e Climatizada, Gestão de Estoques, Tratamento de Semente Industrial, Distribuição	Transporte, Entrega e Armazenagem	Transporte Nacional e Internacional, Gestão de Transportes, Lt/Ft, Despacho Aduaneiro, Projetos, Transporte de Produtos Imo/ANVISA	

	Multiscv Transportes Eireli	Penske Logistics do Brasil Ltda.	Cargo Tecnologia e Logística	RV Ímola Transportes e Logística Ltda.	Soluciona Logística	Tegma Gestão Logística S/A
	Multiscv Express www.multiscv.com.br	Penske Logistics do Brasil www.penskelogistics.com/south-america/pt/ São Paulo, SP	Cargo Tecnologia que Transporta www.cargo.com.br São Paulo, SP	RV Ímola www.rvimola.com.br Guarulhos, SP	Soluciona Logística www.soluciona.com.br Barueri, São Paulo	Tegma www.tegma.com.br São Bernardo do Campo, SP
	Herval d'Oeste, SC	Quatro Barras-PR, Camaçari-BA, Jaboatão dos Guararapes-PE, Itatiaia-RJ, Joinville-SC, Barueri-SP, Cajamar-SP, Guarulhos-SP, Mauá-SP, Pindamonhangaba-SP, São Bernardo do Campo-SP		Ananindeua-PA, Manaus-AM, São Luís-MA, Rio de Janeiro-RJ, Guarulhos-SP, Goiânia-GO, Jaboatão dos Guararapes-PE, São Paulo-SP, Ribeirão Preto-SP	Recife-PE, Arujá-SP, Rio de Janeiro-RJ, São José-SC, Curitiba-PR, Belo Horizonte-MG	São Paulo: São Bernardo do Campo, São Carlos, Indaítuba, Sorocaba, Itapevi, São José dos Campos e Cubatão. Rio Grande do Sul: Gravataí e Guaíba. Santa Catarina: Araquari. Paraná: São José dos Pinhais. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro e Porto Real. Pernambuco: Cabo de Santo Agostinho. Pará: Belém. Bahia: Camaçari. Minas Gerais: Igarapé. Espírito Santo: Cariacica. Amazonas: Manaus
	Transportadora	Operador Logístico	Transportadora	Ambos	Operador Logístico	Operador Logístico
		Padrão ISO		Licenças ANVISA, AFES, ANTT e OTM	Autorização de Transporte de Produtos Perigosos, Certificado de Inscrição no IBAMA, Certificado de Registro do Exército, Certificado de Licença de Funcionamento da Polícia Federal, Autorização de Funcionamento (AFE) da ANVISA (diversas categorias), Autorização Especial de Funcionamento (AE) da ANVISA, Licença Sanitária para Transporte de Cosméticos, Perfumes e Produtos de Higiene Pessoal, Medicamentos e Insumos, Medicamentos e Insumos sob controle especial e Alimentos, Signatária do Programa Na Mão Certa, Certidão de Regularidade Técnica do Conselho Regional de Farmácia de SP	SASSMAQ, ISO 14001, ISO 9001, ANVISA
	Luft, Riomed, Gauchafarma, Tiscoski	Coop, Makro, Novelis, LG, Hp, Renault, BMC Hyundai	Grupo SBF, Fujitsu, Oracle, Voith, ALS	FURP Fundação Para Remédios Populares, Sec. do Estado da Saúde Coord. de Doenças, Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo, LAFEPE - Lab. Farm. do Estado do Pernambuco, Fundação Oswaldo Cruz - Farmanguinhos, HEMOPA Fund. de Hemoterapia e Hematologia	L'Oreal, Cimed, C&A, Renner, Panthos, Mobly, Centauro, Pernambucanas, Alpargatas, Marisa, Gerdau, Sustentapet (FEMSA)	Logística de Veículos: GM, VW, Toyota, Ford, BMW, Volvo, Hyundai, Honda, Polaris, MBB, Fiat Logística Integrada: Electrolux, Unilever, P&G, Química Amparo, Mills, Burger King
	SC, RS, PR	Brasil	First e Last Mile: SP (Capital, Região Metropolitana e Interior) Long Haul (Longas Distâncias e Cargas Completas): Brasil Frota On line com + de 2500 veículos, desde utilitários até caminhões	Brasil	Brasil	Brasil
	Mista	Mista	5 anos	Própria	Mista	Mista. 90% Agregados e 10% FP
	5 anos Carga fracionada do ramo Farma., medicamentos, cosméticos e produtos para saúde.	A partir do ano de 2020	5 anos	5 anos	5 anos	7,7 anos
		Seca	Eletroeletrônicos, Tecnologia, Telecomunicações, Medicamentos, Cosméticos, Autopeças e partes	Seca, Frigorificada, Perigosa, Granel, Climatizada, Refrigerada	Seca	Carga Seca, Transporte de Veículos, Carga Química, Granel, Máquinas e Equipamentos
	Fracionada	Fracionada e Lotação	Fracionada e Lotação	Fracionada e Lotação	Lotação	Fracionada e Lotação
	12 unidades em SC (media de 500 metros quadrados cada unidade)	9 CDs: Cajamar-SP, Pindamonhangaba-SP, Camaçari-BA, Mauá-SP, São Bernardo do Campo-SP	São Paulo-SP	Ananindeua-PA - 6000 m², Rio de Janeiro-RJ - 2000 m², Guarulhos-SP - 5000 m², Guarulhos-SP - 177442 m², Jaboatão dos Guararapes-PE - 6000 m², Ribeirão Preto-SP - 60000 m²	Recife-PE - 1500 m²	1,7 milhões de metros quadrados em 10 estados: São Paulo: São Bernardo do Campo, Sorocaba, São José dos Campos e Itapevi. Rio Grande do Sul: Gravataí. Santa Catarina: Araquari. Paraná: São José dos Pinhais. Pernambuco: Cabo de Santo Agostinho. Pará: Belém. Bahia: Camaçari. Minas Gerais: Igarapé. Espírito Santo: Cariacica. Amazonas: Manaus
	Sim	Sim	Sim, e também trocas simultâneas	Sim	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
		OTM Oracle	OMS (Order Management System) Próprio	WMS, TMS e Próprio	TMS, aplicativo móvel para controle de entrega, controle e monitoramento de temperatura	TMS, YMS, GR
		Híbrido	Geolocalização através de aplicativo mobile, rastreamento híbrido para mercadorias de alto valor agregado	AutoTracking - Satélite	Equipamento principal com tecnologia híbrida (GPRS e Satelital), redundância com bloqueio independente e rastreador na carreta.	Híbrido
	Entrega em 24hs nas 3 capitais do Sul, e em toda SC	Armazéns Gerais, Transporte Rodoviário de Cargas, Depósito de Mercadoria para Terceiros, Carga e Descarga, Torre de Controle, Operador de Transporte Multimodal, Atividades de Consultoria Logística	Same Day Delivery - Entregas otimizadas partindo do CD ou HUB do cliente, Next Day Delivery - Entregas otimizadas partindo do CD Cargo, Entregas Emergenciais, Logística Reversa, Troca Simultânea	Transportes e Operação Logística de Armazenagem	Distribuição, Gestão Logística Completa, Gestão de Projetos, Compartilhamento, SolucionaLab	Logística Automotiva: gestão de pátio, centro automotivo, transporte de veículos Logística Integrada: Built to suit, consultoria, fulfillment, intralogística, logística integrada, turn key

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	Temp Transporte e Distribuição Ltda.	Terra Master em Logística e Transp. Eireli	Terra Nova Transportes de Cargas Ltda.	Tex Courier Ltda.	Tora Transportes Ltda.	
Nome Fantasia	Temp Log	Terra Master	Terra Nova Transportadora	Total Express	Tora Logística	
Site	www.templog.net	www.terramlt.com.br	www.terranovalogistica.com.br	https://totalexpress.com.br	www.tora.com.br	
Matriz	São Caetano do Sul, SP	Santos, SP	Santos, SP	Barueri, SP	Contagem, MG	
Filiais	São Caetano do Sul-SP, Nova Iguaçu-RJ			Em todas as capitais	Marechal Deodoro-AL, Camaçari-BA, Cariacica-ES, Catalão-GO, Três Lagoas-MS, Santa Luzia-MG, Ouro Branco-MG, Juiz de Fora-MG, João Monlevade-MG, Itaúna-MG, Betim-MG, Ipatinga-MG, Extrema-MG, Confins-MG, Congonhas-MG, Belo Horizonte-MG, Contagem-MG, Marituba-PA, Marabá-PA, Maringá-PR, Campo Largo-PR, Jaboatão dos Guararapes-PE, Itaguaí-RJ, Volta Redonda-RJ, Resende-RJ, Porto Real-RJ, Barra Mansa-RJ, Rio de Janeiro-RJ, Santana do Livramento-RS, São Borja-RS, Uruguiana-RS, Canoas-RS, Santo André-SP, Santos-SP, São José dos Campos-SP, Suzano-SP, Itaim Paulista-SP, Piracicaba-SP, Pindamonhangaba-SP, Mogi das Cruzes-SP, Limeira-SP, Itaquaquecetuba-SP, Guarulhos-SP, Araçariquama-SP, Pouso Alegre-MG, Tatuí-SP, Nova Lima-MG, Congonhas-MG - Divisão Internacional: Buenos Aires-Argentina, Córdoba-Argentina, Montevideo-Uruguai, Santiago-Chile	
Transp. e/ou O.L.	Operador Logístico	Transportadora e Terminal	Transportadora	Transportadora	Ambos	
Certificações	ANVISA (Medicamentos, correlatos, cosméticos e medicamentos controlados) – RNTRC e RRT	SASSMAQ, OEA (fase final), IBAMA, Exército, ANVISA	ISO 9001, Certificação OEA	Leed Platinum	ISO 9001, SASSMAQ, RNTRC/ANTT	
Principais Clientes	Allergan Aesthetics, Merz, Leica	JF Hillebrand, Ingredion, Cargill, Newport, YPF, SI Group	Valeo, CBA, Husqvarna, Alston, Pepsico	Amazon, Magazine Luiza, Alibaba Group, Arezzo, Via Varejo	CSN, ArcelorMittal, Fiat, Gerdau, Wurth, Siemens, CBMM, Vale, CNH	
Regiões de Atuação	Brasil	Atende todas as rotas para cargas que chegam ou saem do Porto de Santos	8ª Região Fiscal, São Paulo e Grande São Paulo	Brasil e alguns projetos internacionais	Brasil, Argentina, Uruguai e Chile	
Tipo de Frota	Mista	Mista	90% de atuação com frota própria	Mista	Mista	
Idade média da frota	5 anos	1,5 anos	3 anos	Menos de 5 anos	3 anos	
Perfil de Carga	Cadeia do Frio e Carga Seca	Químico Perigoso e Não Perigoso	Carga Seca, Produtos Perigosos, Produtos para Saúde	Seca, e algumas Modalidades de Bebidas e Não Perecíveis	Seca, Granel e Perigosa	
Tipo de Carga (Coleta/Entrega)	Fracionada	Lotação	Fracionada, Lotação	Fracionada	Lotação	
Armazéns/CDs				16	80 filiais de integração rodoviária no Brasil e Mercosul	
Logística Reversa	Sim	Não	Não	Sim	Sim	
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
Torre de Controle	Sim	Terceirizada	Sim	Sim	Sim	
Tecnologias Usadas	WMS, TMS	TMS	Rodopar	WMS, TMS, Sistema Próprio	WMS, ERP SAP	
Tipo de Rastreamento		Híbrido	Híbrido	Gris	Híbrido, GPRS, GSM	
Serviços Oferecidos	Armazenamento, Fracionamento, Transporte para indústrias farmacêuticas	Importação, Exportação, Projetos Especiais, Armazenagem, Trânsito Aduaneiro	Coletas e Entregas de Santos, Guarulhos e VCP para São Paulo e Grande São Paulo. Processos DI e DTA, onde atende a 8ª região fiscal.	Soluções logísticas personalizadas, para empresas de pequeno a grande porte: Standard, Same Day, Expresso, Fulfillment, Reversa, Logística para Cartões e Documentos, Logística Internacional, B2B, Pick-up and drop off, Shipping from store	Transporte Rodoviário Nacional e Internacional, Terminais de Integração Multimodal, Terminais Alfandegados (CLIA), Venda de Veículos Seminovos	

	Trans War Transportes Ltda.	Transal Transportadora Salvan Ltda.	Transciardi Transporte de Carga e Logística Ltda.	Transfarrapos Transp. Rodov. de Cargas Ltda.	Transportadora Amizade Ltda.
	Trans War	Transal	Transciardi	Grupo Farrapos	Transp. Amizade
	www.transwar.com.br	www.transaltransportes.com.br	https://transciardi.com.br	www.grupofarrapos.com	https://transp-amizade.com.br
	Campinas, SP	Morro da Fumaça, SC	São Bernardo do Campo, SP	Garibaldi, RS	Foz do Iguaçu, PR
	Osasco-SP, Goiânia-GO	Jundiaí-SP, Guarulhos-SP, Colombo-PR, Joinville-SC, Itajaí-SC, Palhoça-SC, Cachoeirinha-RS e Farroupilha-RS	Porto Real-RJ, Uruguiana-RS, São Bernardo do Campo-SP	Campo Bom-RS, Vinhedo-SP, Viana-ES, Feira de Santana-BA, Recife-PE, João Pessoa-PB, Fortaleza-CE, Recife-PE	Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso Sul
	Transportadora	Transportadora	Transportadora	Ambos	Transportadora
	Gestão de Qualidade baseada no atendimento à legislação sanitária, normas de qualidade e boas práticas de transportes	SASSMAQ	ANVISA	Ibama, ANVISA	Mapa, Polícia Federal, Exército
	Grupo Hypera (Brainfarma e Cosmed), DSM, União Química, MSD, Merck, EMS, Eurofarma, Takeda, Cristalia, Supera Farma, ABL, Croda, Firmenich	Farben Indústria Química, Brenntag Química do Brasil, Quantiq Distribuidora, Univar Brasil, Projesan Saneamento Ambiental, Reciclo Química, TSA Química do Brasil, JBS, Cyan Química, Sun Chemical do Brasil, Pettenati Indústria Têxtil			Suzano Papel e Celulose, Ammann
	Sudeste, SC, Centro-Oeste	Sul, Sudeste	Brasil, Argentina, Chile, Peru, Uruguai, Bolívia	Sul, Sudeste, Nordeste	Mercosul
	Própria	100% própria	Mista	Mista	64 Caminhões frota própria, 370 Caminhões agregados
	5 anos	4 a 5 anos	2 anos	5 anos	10 anos
	Seca, Refrigerada com controle de temperatura, Químico Classificado e Perigoso Controlados pela Polícia Civil, Federal e/ou Exército IB	Seca, Perigosa, Granel	Seca, Frigorífica, Perigosa, Automotiva, Cegonha, Prancha	Seca	Pesada, Granel, Seca Indivisível
	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	Lotação	Fracionada, Lotação	Completa Fracionada
	Campinas - SP 2000 m² (em expansão para 20000 m²)	Jundiaí - SP 3.000 m², Guarulhos - SP 3000 m², Colombo - PR 1000 m², Joinville - SC 2500 m², Itajaí - SC 2000 m², Palhoça - SC 1200 m², Morro da Fumaça - SC 1000 m², Cachoeirinha - RS 1500 m², Farroupilha - RS 3500 m²		São Luiz-MA, Imperatriz-MA, Teresina-PI, Juazeiro do Norte-CE, Fortaleza-CE, Natal-RN, Mossoró-RN, João Pessoa-PB, Recife-PE, Petrolina-PE, Maceió-AL, Aracaju-SE, Salvador-BA, Feira de Santana-BA, Barreiras-BA, Vitória da Conquista-BA, Viana-ES, São Paulo-SP, Vinhedo-SP, Campinas-SP, Franca-SP, São José do Rio Preto-SP, Birigui-SP, Curitiba-PR, Itajaí-SC, Porto Alegre-RS, Garibaldi-RS, Campo Bom-RS	Corumbá-MS, Foz do Iguaçu-PR, Ciudad del Este-Py
	Sim	Sim		Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Sim	Não	Sim	Sim	Não
	TMS	TMS	TMS	TMS, WMS, BI	
		GPRS, GSM	Híbrido	Satélite, GPRS, GSM	Híbrido
	Transporte, Armazenagem, Cross Docking (Insumos Farmoquímicos e Acabados)	Carga e Descarga (Cross Docking pré-distribuído), Movimentação de Carga Fracionada e Granel, Embarque e Desembarque de Contêineres	Transporte de Carga e Veículos Pesados	Transporte Carga Fracionada, Transporte Carga Fechada, Operador Logístico, Armazenagem	Transporte Internacional Mercosul, Armazenagem, Movimentação

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	Transportadora Gobor Ltda.	Transportadora Minuano Ltda.	Transportadora Sulista	Transporte Excelsior Ltda.	
Nome Fantasia	Gobor Transporte e Logística	Transportadora Minuano	Sulista	Transporte Excelsior	
Site	www.gobor.com.br	www.transminuano.com.br	www.sulista.com.br/novosite/	www.transporteexcelsior.com.br/	
Matriz	Campo Largo, PR	Porto Alegre, RS	Curitiba, PR	Serra, ES	
Filiais	Itajaí-SC, Araquari-SC, Brusque-SC, Blumenau-SC, Rio do Sul-SC, Criciúma-SC, Jaraguá do Sul-SC, Campo Largo-PR, Maringá-PR, Londrina-PR, Cascavel-PR, Ponta Grossa-PR, Guarulhos- SP, Ribeirão Preto-SP, Pouso Alegre-MG, Campo Grande-MS, Dourados-MS, Rondonópolis-MT, Cuiabá-MT, Campo Novo do Parecis-MT, Sorriso-MT, Sinop-MT, Goiânia-GO, Rio Verde-GO, Itumbiara-GO, Gurupi-TO, Vilhena-RO, Ji-Paraná- RO, Porto Velho-RO, Rio Branco-AC	São Paulo-SP, Campinas-SP, Rio de Janeiro-RJ, Curitiba-PR, Florianópolis, Joinville e Itajaí-SC	Joinville-SC, São Bernardo do Campo-SP, Caçapava-SP, Cruzeiro-SP, Pouso Alegre-MG	Todo Brasil	
Transp. e/ou O.L.	Ambos	Transportadora	Transportadora	Transporte rodoviário	
Certificações	ANVISA para medicamentos, cosméticos, correlatos e saneantes.		ISO 9001, ISO 14001, SASSMAQ	ISO 9001, ISO 14001, SASSMAQ, PRODFOR, CR PETROBRAS	
Principais Clientes	Boticário, Sumitomo, Intelbras	Baxter, Fresenius Medical, Kabi, Kley Hertz, Döhler	Tupy, Maxion, Lear, Adient, Volvo do Brasil	CSN, Usiminas, Arcelor Mittal	
Regiões de Atuação	Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte	Sul, Sudeste	Sul, Sudeste	Brasil	
Tipo de Frota	Frota própria, agregados e terceiros	Mista	Mista	Própria	
Idade média da frota	3 anos	8 anos	5 anos	até 5 anos	
Perfil de Carga	Seca	Seca	Carga Seca Embalada	Carga seca, Produtos Químicos, Bobinas de Aço, Vergalhão, Carga Geral	
Tipo de Carga (Coleta/ Entrega)	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	Lotação	Coleta, Entrega via CD ou Direta	
Armazéns/CDs	10 CDs nas capitais e cidades polos e 21 pontos de apoio de captação e distribuição de cargas. Mais de 40.000 m² de áreas construídas de armazéns	8 com total de 15.000 m²	São Bernardo do Campo-SP 5200 m²	7 depósitos	
Logística Reversa	Sim	Não	Sim	Sim	
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	
Torre de Controle	Sim	sim	Sim	-	
Tecnologias Usadas	TMS e WMS	SGT ,TMS	TMS		
Tipo de Rastreamento	Híbrido	Híbrido, GPRS	Híbrido	Onixat	
Serviços Oferecidos	Logística completa. Transporte, Distribuição, Milk Run e Armazenagem	Conectividade total, Door to door	Transporte Rodoviário de Carga Lotação B2B	Transporte Rodoviário de Cargas: Municipal, Interestadual e Internacional, DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro), OTM (Operador de Transporte Multimodal)	

	Transportes Luft Ltda.	Transportes Toniato Ltda.	Troca Transportes Eirelli	TSV Transportes Rápidos Ltda.	TW Transportes e Logística Ltda.
	Luft Logística	Grupo Toniato	Grupo Troca Logística	TSV Transportes Rápidos	TW Transportes
	www.luft.com.br	www.grupotoniato.com.br	https://grupotroca.com.br	www.tsvtransportes.com.br	www.twtransportes.com.br
	Porto Alegre, RS	Barra Mansa, RJ	Porto Alegre, RS	São Paulo, SP	Carazinho, RS
	Luís Eduardo Magalhães-BA, Aparecida de Goiânia-GO, Ipirorã-PR, Cuiabá-MT, Rondonópolis-MT, Sorriso-MT, Querência-MT, Araguaína-TO, Carazinho-RS	Barra Mansa-RJ, Belford Roxo-RJ, Resende-RJ, Rio de Janeiro-RJ, Guaratinguetá-SP, Santos-SP, São Bernardo do Campo-SP, São José do Rio Preto-SP, Ribeirão Preto-SP, Paulínia-SP, São Vicente-SP, São José dos Campos-SP, Bauru-SP, Guarulhos-SP, Uberaba-MG, Viana-ES, Curitiba-PR, Ipirorã-PR, Navegantes-SC, Carazinho-RS, Gravataí-RS, Rio Verde-GO, Dourados-MS	Campo Bom-RS, Canela-RS, Campinas-SP, Franca-SP, Guarulhos-SP, Ribeirão Preto-SP, Rio de Janeiro-RJ e Senador Pompeu-CE	Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Itajaí-SC, Curitiba-PR, Rio de Janeiro-RJ, Belo Horizonte-MG, Vitória-ES, Campo Grande-MS, Cuiabá-MT, Brasília-DF, Palmas-TO	78 filiais: RS, SC, PR, SP
	Ambos	Ambos	Transportadora	Transportadora	Ambos
	SASSMAQ	ISO 9000, ISO 14000, SASSMAQ, Atuação Responsável ABQIUM, Indicadores ETHOS de Sustentabilidade	DAER, ANVISA, IBAMA, PRF, Exército	P&G Logistics Awards 2021, Selo Verde LGPD	ISO 9001, SASSMAQ, CR (Ibama)
		Basf, Corteva, Bayer, Albaugh, UPL, IMCD, Evonik	Coureiro Calçadista, Medicamentos, Insumos, Indústria em geral	Multilaser, P&G, Hypera, Privalia	
	Brasil	Sul, Sudeste e Centro-Oeste	Nordeste, Sudeste, Sul	Sul, Sudeste, Centro-Oeste e parte do Norte	RS, SC, PR, SP, Mercosul
	Mista	Mista	Maioria frota própria, com poucos veículos agregados	Mista	Frota Própria, Agregados/Terceiros, Mista
	6 anos	5 anos	4 anos	5 anos	4 anos
	Fracionada, Química, Farma	Perigosa e Não perigosa, Seca, Granel, Gases do Ar, Portuária	Seca, Sensível	Seca	Seca, Perigosa
	Frac., Lotação	Fracionada, Lotação	Fracionada, Lotação	Fracionada	Fracionada, Lotação
	10 armazéns	Barra Mansa-RJ 16.500 m², Resende-RJ 12.000 m², Rio de Janeiro-RJ 12.800 m², Guaratinguetá-SP 5.554 m², Paulínia-SP 90.000 m², São José dos Campos-SP 806 m², Bauru-SP 5.000 m², Guarulhos-SP 86.700 m², Uberaba-MG 6.734 m², Ipirorã-PR 20.000 m², Carazinho-RS 12.800 m², Gravataí-RS 1.400 m², Rio Verde-GO 7.000 m², Dourados-MS 7.000 m²	Campo Bom-RS, Canela-RS, Campinas-SP, Franca-SP, Guarulhos-SP, Ribeirão Preto-SP, Rio de Janeiro-RJ e Senador Pompeu-CE	São Paulo-SP, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Itajaí-SC, Curitiba-PR, Rio de Janeiro-RJ, Belo Horizonte-MG, Vitória-ES, Campo Grande-MS, Cuiabá-MT, Brasília-DF, Palmas-TO. Mais de 50.000 m² de área	Carazinho-RS, Porto Alegre-RS
	Sim	Sim	Para alguns segmentos específicos	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
	WMS, TMS	WMS, TMS, WEBCOL, CRM, Inteligência Artificial SARA	WMS, TMS (ERP completo)	WMS, TMS, Mobile (TSL), CRM, EDI	WMS INFOR, TMS SSW
	Híbrido	ONIXSAT, SIGHRA	Híbrido, GPRS	Híbrido, GPRS, GSM	Híbrido
	Armazenagem, Transporte, Embalagem, Envase	Transporte, Operações de Centros de Distribuição, Logística In House, Gestão de Torre de Controle (4PL), Consultoria Logística, Terceirização de Máquinas e Equipamentos, Construção e Aluguel de Galpões, Projetos Customizados para Otimização e Produtividade	Armazenagem, Transporte, Terceirização Logística, Projetos Especiais	Transporte e Armazenagem de Cargas Fracionadas com Alto Valor Agregado	Transporte de Cargas Fracionadas e Dedicadas, Armazenagem, Montagem, Transporte Internacional

**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**

Operadores logísticos e transportadoras no mercado brasileiro

Empresa	Unimodal Transportes e Logística Integrada Ltda.	UPC Cargo Agenciamento de Carga Ltda.	Veloce Logística	Viação Cruzeiro do Sul Ltda.
Nome Fantasia	Unimodal Logística	AGS Logistics	Veloce Logística	Cruzeiro do Sul Transportes
Site	www.unimodal.com.br	www.agsgloballogistics.com	www.velocelog.com.br	www.cruzeirodosultransportes.com.br
Matriz	Santos, SP	Barueri, SP	Diadema, SP	Campo Grande, MS
Filiais	Campinas-SP, Rio de Janeiro – RJ	São Paulo-SP, Rio de Janeiro-RJ, Miami, Houston e Atlanta-EUA, Milão-Itália	Buenos Aires-Argentina, São Borja-RS, Uruguaiana-RS, Guarulhos-SP, São José dos Pinhais-PR, Itajaí-SC	SP, PR, SC, MS
Transp. e/ou O.L.	Transportadora	Ambos	Operador Logístico	Transportadora
Certificações	ISO 9001	OEA, Ibama, Polícia Federal, Polícia Civil, Exército, ANVISA, Trace (anticorrupção)	ISO 14001, ISO 9001, OEA, SASSMAQ	ANVISA
Principais Clientes	Sun Chemical, Borg Warner, Terminal Santos Brasil, Terminal BTP, Kuehne + Nagel, Nagase do Brasil	Helicópteros do Brasil, Safran, Lider, Omni, Bristow, Leonardo Helicópteros, Lavsim, Itapemirim, Vigodent	John Deere, Toyota, GM, Goodyear, Pirelli, Arcor, Danone, Natura, P&G, Sancor, Termomecânica, Berry Global, Softbond, Cauplas	Jeunesse, Shoulder, Liz, Tip Top, ODapel, Sama, Tupperware
Regiões de Atuação	Brasil	Brasil e Internacional	Brasil, Mercosul	MS, SP, PR, SC
Tipo de Frota	Mista	Frota própria aproximadamente 100 veículos	Mista	90% própria e 10% terceirizada
Idade média da frota	10 anos	5 anos	8,4 anos	5 anos
Perfil de Carga	Contêinerizada, Geral Seca, Perigosa, Projetos	Seca, Perigosa, Grande, Alto Valor, Frigorificada	Seca, Perigosa	Seca, Fracionada, Urgente, Expressa
Tipo de Carga (Coleta/ Entrega)	Lotação	Carga lotação em sua maioria, 5% fracionado	Lotação	Fracionada
Armazéns/CDs	Armazéns Gerais em Santos- SP 1.200 m²	São Paulo-SP 7.000 m², Rio de Janeiro-RJ 7.000 m²	Armazém no cliente com 33.000 m² de área coberta e 6.000 m² de pátio para armazenamento	130 unidades nos estados de SP, PR, MS, SC
Logística Reversa	Não	Sim	Sim	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim
Torre de Controle	Não	Sim	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	WMS	WMS, TMS, Sistema MO, Averbação junto a AT&M	WMS, TMS	WMS
Tipo de Rastreamento	Satélite, Híbrido	Híbrido, Sascar	Autotrak Prime, Omnalink, Sascar, Onixsat, Autotrak	OnixSat
Serviços Oferecidos	Transporte Rodoviário de Cargas Soltas, Contêinerizadas, de Importação, Exportação, Cargas de Projetos	Agente de Frete Internacional, Transporte Rodoviário, Armazenamento, Corretor de Seguros, AOG Service, Embalagem Especial, Logística para Feiras e Eventos, Serviço Porta a Porta, Cadeia de Suprimentos (3PL - 4PL)	Transporte Nacional, Transporte Internacional, Armazém	Coleta, Entrega, Distribuição, Carga Fracionada, Supply Chain, Operação Dedicada



Com infraestrutura, tecnologia e segurança, oferecemos um serviço de alto padrão a cada um de nossos clientes. Por isso temos a confiança dos melhores.

#TudoPorVocê

Ética, integridade e transparência nos negócios e nas relações humanas são os principais pilares construídos pela Diretoria ao longo dos 28 anos de história do Grupo Farrapos.

Nossa missão é sermos os melhores para os nossos clientes, e nesta trajetória investimos constantemente em estrutura, renovação e capacitação da nossa equipe.

Ainda está com dúvida? Confere a nossa check list:

Torre de Controle



Centros de Distribuição



Tecnologia de Ponta



Cargas 100% Asseguradas



Atendimento Personalizado



Frota Atualizada



Presença em 14 estados



Destaque Ambiental



GRUPO
Farrapos

Há 28 anos
interligando sul,
sudeste e nordeste
do Brasil

SAIBA MAIS



Embarcadores: Embora o TRC seja o principal modal, outros são utilizados para envio de seus produtos

Eternit: Diferenciais da logística estão na capilaridade, cobertura geográfica e no nível de pulverização

Atualmente, o Grupo Eternit utiliza 100% transportadoras terceirizadas nas suas operações logísticas. Na distribuição dos produtos de fibrocimento e concreto, que são de baixo valor agregado, o custo do frete é crítico para a competitividade e trabalhar em rotas com frete de retorno em médias e longas distâncias é chave. “Existe um estudo de custo, riscos e benefícios para um modelo de distribuição utilizando transportadora própria, mas ainda está em análise. E a utilização de veículos não poluentes ou sustentáveis sempre está no radar da empresa, porém é necessário que estas tecnologias evoluam, estejam disponíveis em escala e a um custo adequado de forma a não inviabilizar o negócio em si. Atualmente, são mais de 80 transportadoras parceiras prestando serviço para a empresa”, pontua **Leila Baptista Silva Zuccari**,

gerente de logística da Eternit, cuja linha de produtos inclui telhas de fibrocimento – Vogatex, Ondulada, Tropical, Olinda, Modulada, Superonda, Etermax; Telha Canaleta 49 e 90, além de peças complementares. E também Sistemas Construtivos – Placas cimentícias ETERPLAC: Stone, Wood, Standard; Eterplac Tapume; Painel Wall. E, por fim, telhas de concreto EternitMax.



O Grupo Eternit possui sete unidades produtivas localizadas em Manaus, AM, Minaçu, GO, Simões Filho, BA, Atibaia, SP, Guadalupe, RJ, Colombo, PR, e Goiânia, GO, de onde fornece para seus clientes em todas as regiões do Brasil, além dos produtos destinados à exportação ou para utilização em suas próprias unidades.

Diariamente são expedidos em média 200 veículos e o mesmo número correspondente em viagens. A Eternit também conta com dois CDs, um em operação na região de Belém, PA, e o outro que entrará em operação em breve no Ceará, cada um com 2000 Ton de capacidade de movimentação mensal.

“Também utilizamos o transporte marítimo via cabotagem, e longo curso para exportação, e já utilizamos o transporte ferroviário. Normalmente a cabotagem e o transporte ferroviário têm custos menores do que o rodoviário para longas distâncias, apesar

do lead time mais longo”, ressalta a gerente de logística.

Desafios – Falando sobre os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa, Leila diz que é ter uma logística que seja uma vantagem competitiva para o negócio e adequar rapidamente os modelos logísticos ao direcionamento estratégico da empresa, com custo competitivo, disponibilidade de produto e velocidade na entrega, que são fatores chaves de sucesso no segmento de construção civil. “Na Eternit, estes desafios são enfrentados através da adoção de modelos logísticos aderentes à estratégia do negócio, seleção de parceiros com alinhamento e sinergia, equipe capacitada, um bom modelo de gestão e controle, ferramentas e sistemas de apoio para análise e suporte à operação.”

Aliás, diz a gerente de logística, os diferenciais da Eternit estão na capilaridade e cobertura geográfica de atendimento e no nível de pulverização que conseguiram atender



com o modelo adotado, a um custo competitivo e com qualidade e velocidade de entrega adequada, considerando o segmento de construção civil, que é o foco da empresa. “Os diferenciais da logística da empresa em benefício dos clientes são o atendimento direto com cargas fracionadas, cobertura geográfica, garantia, confiabilidade e prazo de entrega a um custo competitivo. Integração com a equipe de vendas buscando o melhor atendimento e finalização da compra com a satisfação do cliente também fazem parte dos diferenciais.”

Leila lembra, ainda, que no final de 2017, a empresa criou uma área de Logística Corporativa com o objetivo de ter o controle da cadeia logística e uma gestão centralizada. Ela está sempre buscando as melhores práticas de mercado e a otimização das operações, visando competitividade e melhorando o atendimento e a satisfação dos clientes. A adequação da estrutura interna, o ajuste do portfólio de fornecedores, a integração de novos modelos logísticos e gestão foram fatores chave de sucesso.

A Eternit também tem o objetivo de implementar um TMS completo para apoiar a sua gestão e a operação logística, e iniciou este ano com o primeiro módulo, uma ferramenta de roteirização para a montagem das cargas e a criação de rotas, permitindo mais agilidade na operação e otimização dos fretes. Futuramente este sistema deverá ser integrado ao SAP com disponibilização de acesso aos transportadores e a equipe comer-

cial e clientes. “Estamos também disponibilizando, para os analistas de logística, indicadores e relatórios de pedidos, estoque e vendas através do Power BI que vão permitir análises mais rápidas e direcionamento das ações de forma mais ágil e assertiva.”

Pandemia – Como reflexo da pandemia, a empresa passou a olhar para o e-commerce com outros olhos e está acompanhando seu crescimento e acreditando que este canal terá um papel mais relevante e mais rápido do que o imaginado para vários setores, porque é um reflexo de mudanças no comportamento do consumidor impulsionado pela pandemia, mas de forma relativamente perene. A Eternit está acelerando seu projeto de entrada neste canal e com ele a adequação do modelo logístico associado segue em paralelo.

Afinal, um dos segmentos mais desenvolvidos em logística, com uma evolução muito grande nos últimos anos e que foi impulsionado pela pandemia, é o do e-commerce. “A maioria dos setores será beneficiada pelas inovações advindas deste segmento, com as devidas adaptações, seja nos desafios de redução do prazo de entrega, estratégias para o last mile, informatização dos processos e uso de tecnologias, integração com os usuários, entre outros.”

E já que falou em tendências, Leila diz que outra delas envolve a ampliação da utilização dos modais marítimo e ferroviário com o avanço na implementação do Plano Nacional de Logística e dos investimentos em infraestrutura. “Acredito que as mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar e são disruptivas, o mundo não será como antes, porém ele continuará se transformando à medida que novos cenários e desafios se apresentem, e as empresas que saírem na frente e se adaptarem mais rapidamente terão maior sucesso nos seus negócios”, completa.

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

Rio Branco/Pif Paf Alimentos: Principais parceiros de distribuição e operações primárias são as cooperativas

A Rio Branco Alimentos, mais conhecida como Grupo Pif Paf Alimentos, não possui veículos próprios. Toda a sua frota de distribuição e operações primárias é terceirizada, e os seus principais parceiros são as cooperativas que realizam essa atividade. Dentre eles estão a Coopertral, Coopertruni, Coopernova e Coopertai-va Montenegro, além de empresas como a TransZilli e Bemfrio. “Estamos avaliando a possibilidade de inserir em nossa frota, em um futuro próximo, veículos elétricos, a fim de testar sua eficiência, além de contribuir, ainda mais, com o meio ambiente”, prevê **Paulo Augusto Artifon**, diretor de logística da empresa, destacando, ainda, que por ser uma empresa que exporta para diversos países e importa de outros tantos, também utilizam os modais aquaviários.

A frota da Rio Branco é de, aproximadamente, 600 veículos, sendo a maioria deles usados nos processos de distribuição. Os demais são usados na logística primária, para atender os integrados, como, por exemplo, no transporte de ração, suínos, ovos, pintinhos. “Também cuidamos do transporte de nossos colaboradores.”



A empresa possui, ainda, diversos Centros de Distribuição, localizados nas proximidades dos principais centros urbanos, como, por exemplo, em Contagem, MG, Visconde do Rio Branco, MG, entre outros. “Nossa operação conta também com pontos de cross docking, os quais têm como vocação atender às áreas de outras regiões. Além dessas operações, possuímos alguns parceiros que efetuam nossas entregas, operando por meio do conceito de Operadores Logísticos: eles recebem nossos produtos, efetuam o processo de picking e entregam aos nossos clientes”, explica Artifon.

Ele também ressalta que, no mercado nacional, os principais desafios da empresa são atender e acompanhar as diversas expectativas dos clientes, principalmente no que tange a horários, uma vez que muitas cidades têm implementado o conceito de “Zona Máxima de Restrição de Circulação”. Isso impede que alguns tipos de veí-

culos transitem em determinadas ruas, em alguns horários, fazendo com que a janela de atendimento fique bastante reduzida. Situação que coloca em risco o nível do serviço.

Já no âmbito internacional, o mercado mundial tem sofrido com a indisponibilidade de contêineres e navios, além dos preços que, atualmente, estão bastante agressivos. “E não vemos melhoras para os próximos meses, infelizmente. A instabilidade econômica é outra variável que nos atinge, especialmente com os constantes aumentos do diesel, fazendo com que os nossos parceiros sejam afetados e, por conseguinte, os demais elos de toda a cadeia”, relaciona o diretor de logística. Ele acredita que, com o controle da pandemia da Covid-19, praticamente toda a economia deverá ser retomada e os processos logísticos devem voltar a operar com regularidade.

Aliás, falando em covid-19, ela provocou uma mudança significativa no *modus operandi* da empresa, uma vez que a frota tinha uma característica e, em virtude do fechamento de muitos restaurantes e pequenos comércios, tiveram que se adequar. “Assim, mudamos o perfil da nossa frota, partindo para veículos com dimensões diferentes, a fim de assegurar o atendimento aos nossos clientes. Por outro lado, acreditamos que todos os formatos de atendimento que estão no mercado atualmente vieram para ficar. Alguns com mais, outros com menos expressão, mas, certamente, são definitivos. As empresas terão que ser bastante engenhosas para se destacar no atendimento desses novos modelos.”

Diferenciais da logística – O diretor de logística diz que o Grupo Pif Paf possui uma operação logística diferenciada. “Tratamos nossos pedidos com muito carinho e cuidado, desde o processo de captação até



a entrega. Nossos veículos são refrigerados e possuem avaliações diárias. Possuímos monitoramento das entregas da cadeia de frio durante todo o percurso. Além disso, nossos veículos possuem equipamento para coleta de canhoto eletronicamente, o que nos permite ter acesso rápido aos comprovantes, além de possibilitar a atualização frequente de nossa malha logística, por meio das coordenadas de longitude e latitude. Por todos esses cuidados citados anteriormente, somos reconhecidos por nossos clientes como uma empresa diferenciada no atendimento. Nossa força de venda usa isso como um atributo importante na hora de fazer negócio. Nossos clientes têm a certeza de que irão receber um produto de qualidade, com preço competitivo e de acordo com as expectativas negociadas.”

Artifon destaca que, frequentemente, aparecem novas tecnologias para atender às necessidades logísticas, e a Pif Paf investe muito em tecnologia, permitindo que o modelo logístico que adotaram esteja sempre na vanguarda das soluções. “Utilizamos diversas ferramentas para poder atender nossas demandas, desde o processo de captação de pedido, que ocorre por meio do Hybis; o processo de roteirização, efetuado através do Roadnet; o processo de controle de estoque, que é gerado pelo WMS; e nossos processos de monitoramento de entrega e canhoto eletrônico, desenvolvidos pelo nosso time de Tecnologia no sistema SAP. Além disso, utilizamos outras ferramentas estatísticas e de gestão, por exemplo, Power BI.”

Finalizando, o diretor de logística lembra que as empresas, de uma forma geral, deverão investir, nos próximos anos, em automação dos processos internos dos Centros de Distribuição. E outras tendências que já estão tomando corpo no mercado são: B2C (Business to Consumer), entregas com hora agendada, entregas em até 2 horas etc. “Todas essas tendências farão com que a área logística seja

extremamente flexível para atender às demandas, que, certamente, não pararão por aí.”

Linha de produtos – Com sede corporativa em Belo Horizonte, MG, a Rio Branco Alimentos, maior indústria frigorífica mineira, atua nas cadeias de produção verticalizadas de aves e suínos, sendo uma das maiores empresas nacionais do segmento alimentício. É dona das marcas Pif Paf, Fricasa, Ladelli, Club V, Uniaves, Pescanobre, entre outras, e seu mix contempla mais de 900 itens, entre carnes, pescados, embutidos, massas, pratos prontos, pães de queijo e outros.

Sasazaki: Unidade de transporte dedicada garante entrega dos produtos

A Sasazaki Indústria e Comércio conta com a Sasazaki Transportes, unidade de negócios do Grupo Sasazaki para o transporte de parte de seus produtos ao mercado. Essa operação surgiu da necessidade da indústria em entregar seus produtos em perfeitas condições aos parceiros lojistas, tirando deles a responsabilidade por este transporte. A Sasazaki Transportes conta atualmente com 30 colaboradores backoffice que compartilham da Missão, Visão e Valores do Grupo, e são especialistas no transporte de esquadrias metálicas e outros materiais de construção. A unidade atende às normas e legislações vigentes para atendimento às exigências ambientais, como por exemplo na aplicação do Sistema Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo com 32,5% de concentração de ureia de alta pureza, combinada com água desmineralizada), obrigatório no Brasil para veículos de grande porte e que garante a redução da emissão de poluentes no ambiente.

Com estrutura própria e localizada na planta industrial da Sasazaki, a

Sasazaki Transportes possui 13 docas para carregamento de produto e tecnologia aplicada para paletização automática de esquadrias, tendo desenvolvido ferramentas próprias para a descarga destes itens.

Sua frota conta com caminhões Truck (capacidade de 42 m² ou 12.500 kg) e caminhões $\frac{3}{4}$. Todos os motoristas possuem habilitação para transporte de produtos perigosos e foram treinados para condução e manuseio de esquadrias metálicas. A legislação também é rigorosamente cumprida para a maior segurança de todos os colaboradores. Por seu histórico, é considerada uma das únicas transportadoras especializadas na condução de esquadrias no Brasil.

Leonardo Kozo Sasazaki, presidente da Sasazaki e do Conselho Deliberativo, revela que a empresa atende clientes em todo o território nacional e conta, além da transportadora própria, com Operadores Logísticos. “Grandes centros e localidades mais remotas exigem cargas fracionadas e apresentam particularidades logísticas. Para atendimento a estas particularidades e eficiência no atendimento aos lojistas de todos os portes, temos parceiros para realização de armazenamento ou cross docking em nosso sistema logístico”, diz Leonardo. Os principais operadores logísticos parceiros são: LTB, Grande São Paulo; Evidência, Região Norte; Leite Express, Região Nordeste, Rio de Janeiro e Espírito Santo; Carvalima, Mato Grosso e Mato Grosso Sul; Laone, Região Sul; Cristofoli, Paraná e Região Sul.

Atendimento – Mais de 65% da frota diária é destinada ao atendimento à região de São Paulo, para onde são direcionados veículos de grande e pequeno portes. A Sasazaki Transportes disponibiliza, em média, 9 veículos diariamente aos atendimentos da Sasazaki. Atualmente 100% da frota contratada está sendo utilizada.

Quanto à armazenagem, a empresa possui um armazém localizado dentro de sua planta industrial, na cidade de Marília, SP, com cerca de 10.640 m², e também com CDs terceirizados para eficiência da operação logística. Localizados em alguns pontos estratégicos, os CDs terceirizados somam quase 40.000 m² de dimensão. São eles:

LTB Logística e Transportes

Guarulhos - SP, 1.000 m².

Leite Express

Filial SP, Guarulhos - SP, 3.800 m².

Filial RJ, Rio de Janeiro - RJ, 1.500 m².

Evidência Transportes e Logística

Guarulhos - SP, 20.000 m².

Carvalima Transportes

Cuiabá - MT, 10.000 m².

Laone Transportes de Carga

Porto Alegre - RS, 250 m².

Transportes Cristofoli

Fazenda Rio Grande - PR, 1.000 m².

Arapongas - PR, 2.200 m².

Certamente, a chegada da pandemia e seus impactos na mudança do consumo geraram um descompasso na produção industrial e atingiram diretamente todo o sistema logístico com gargalos de entregas de itens. “Podemos considerar este um dos maiores desafios dos últimos anos.”

Somado a este grande desafio mundial – continua Leonardo –, pode ser citado o aumento no preço de combustíveis e pedágios como bastante impactantes no sistema logístico brasileiro. Além de todo o cenário atual, o Brasil, por seu grande território, também apresenta desafios estruturais próprios que exigem tratativas específicas para o bom fluxo logístico. “Diversas oportunidades podem ser

observadas no cenário brasileiro atual, seja por meio de maior aplicação tecnológica na operação ou ainda com a implantação de soluções inovadoras em formatos logísticos para entrega com eficiência, agilidade e rastreabilidade de todo o processo. A otimização das rotas, diversificação de veículos (frota pequena e grande porte) e análise de dados também colaboram para a superação dos desafios impostos pelo cenário atual”, explica o presidente.

Diferenciais da logística – A relação custo-benefício é uma das grandes vantagens obtida pelos clientes da empresa. Com baixos índices de avarias no transporte de esquadrias, a Sasazaki Transportes garante que a qualidade Sasazaki seja mantida na entrega dos produtos aos lojistas. Além disso, a empresa disponibiliza treinamentos de armazenagem e manuseio aos parceiros, bem como equipe especializada para soluções pontuais de dificuldades de movimentação encontradas pelos lojistas. “Diversas ações são realizadas mensalmente para que seja mantida a qualidade dos serviços. De maneira global, a diversificação de frota para agilidade de entrega e adequação às exigências de trânsito em alguns centros urbanos, bem como a capacitação dos motoristas em relação aos veículos, gerando, assim, um menor custo de manutenção e maior segurança do motorista, podem ser consideradas algumas ações realizadas para melhor eficiência e agilidade no sistema logístico.”

Além destas ações, nos últimos anos diversos investimentos foram realizados na Sasazaki Transportes com o

objetivo de melhorar as entregas da operação: Digitalização de comprovante de entrega através do sistema de EasyDoc; Acompanhamento e rastreamento dos veículos em tempo real, através do sistema Sigatron; Rotirização das entregas pelo sistema RoadNet; Emissão de documentos de transportes, através do sistema TMS; Pagamento de pedágios através do sistema Target.

Pandemia – “A pandemia trouxe diversos desafios a todos os mercados. No caso logístico pudemos observar alguns movimentos ao longo destes dois últimos anos. A chegada da pandemia gerou incertezas em toda a cadeia produtiva. Os consumidores aceleraram a reposição de estoques de itens de primeira necessidade e os supermercados, por meio de logística ágil, garantiram as reposições de produtos. No caso da construção civil, com o lockdown implantado em algumas cidades e Estados, as lojas de materiais de construção optaram por realizar o giro dos estoques e fazer a reposição de itens alguns meses depois, após observar que a pandemia demoraria mais tempo que o esperado. Com esta mudança de comportamento do mercado, as indústrias foram obrigadas a desacelerar suas produções, acarretando um gargalo de fornecimento de algumas matérias-primas, o que se reflete até os dias atuais no mercado. Este cenário, com a baixa dos estoques de materiais e o crescimento das reformas de residências, ocasionado pela presença das pessoas em suas casas, gerou uma grande lacuna no fornecimento: alta demanda e baixa capacidade de atendimento pela falta de insumos. Mais entregas fracionadas





foram exigidas e novas soluções logísticas tiveram que ser apresentadas para o atendimento das lojas de materiais de construção.”

Ainda segundo Leonardo, a pandemia agiu como catalisador da maior atuação das lojas on-line. Com o e-commerce ocupando espaço na vida das pessoas, as soluções logísticas foram refinadas. Algumas lojas passaram a realizar entregas dentro do mesmo dia e até mesmo den-

tro de uma hora em raio limitado de atuação. A agilidade na entrega despertou no consumidor a conveniência de ter produtos sem sair de casa com exigências cada vez maiores de atendimento rápido, eficiente e que seja rastreável. A “logística e-commerce” deve se manter, impu-
tando em outras logísticas o mesmo sentido de urgência e assertividade. A sustentabilidade também deve fortalecer o entendimento da ne-

cessidade de visão quanto à logística reversa. Rastreabilidade, soluções inovadoras e agilidade podem ser considerados indicadores importantes para a operação logística nos próximos anos. “As mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar e tendem a ser uma revolução como nunca imaginada antes”, completa o presidente da Sasazaki.

Portas e janelas de aço e alumínio –

Atenta às mudanças e tendências da construção civil, cada uma das oito linhas de produtos da empresa atende a um público específico: as linhas de aço Belfort e Silenfort trazem portas e janelas que permitem a personalização de pintura e vidro; já nas versões prontas para instalação, com pintura de acabamento e vidros, a empresa dispõe da linha de aço Prátika e Kompakta e das linhas de alumínio Aluminium, Alumifort, Alumifit e AlumiSlim. A Sasazaki também atende às construtoras, de forma completa e personalizada. **Logweb**



Selectiva 4.0

96V / 120V

Ideal para serviços pesados.

Mulheres na logística: elas estão em todas as funções, afinal, lugar de mulher é onde ela quiser

Motoristas de caminhão, assistentes, supervisoras, conferentes, gerentes, líderes de setor, operadoras de empilhadeiras e até de portêiner contam histórias emocionantes de sua trajetória no setor.

As mulheres vêm conquistando cada vez mais espaço no setor logístico, apesar de a quantidade ser ainda bem inferior à dos homens. No Brasil, são 182.376 habilitadas para dirigir caminhões, de acordo com o Denatran – Departamento Nacional de Trânsito, o que corresponde a 6,5% do total de motoristas de caminhão.

Para valorizar aquelas que trabalham no setor de transporte rodoviário de cargas, o SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região criou o projeto Vez & Voz – Mulheres no TRC. Segundo a iniciativa, elas começaram a atuar efetivamente no TRC a partir da metade dos anos

90 em funções administrativas. Atualmente, trabalham inclusive nas áreas operacionais, conferindo carga e dirigindo caminhões por longas estradas. O projeto completou um ano e já conquistou parceiros, como a Fetcesp – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de S. Paulo e a NTC&Logística. “A partir de agora, já com alguns parceiros ao nosso lado, nos dando suporte e apoio, podemos sentar juntos e começar a construir ações mais palpáveis. Temos muito trabalho e muitas ideias para implantar, mas a vontade de fazer a diferença no setor é muito grande e nos move em um único sentido, para frente. E é nesta rota que juntos

vamos seguir”, destaca Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP.

Para esta matéria, entrevistamos mulheres que executam cargos operacionais dentro do TRC, como motoristas de caminhão, abrindo espaço, também, para assistentes, supervisoras, conferentes, gerentes, líderes de setor, operadoras de empilhadeiras e até de portêiner, que contribuem – e muito – para o bom andamento de toda a cadeia logística.

Prepare-se para entrar no mundo da logística através da história de vida e da experiência daquelas que venceram muitos desafios para atuar neste setor predominantemente masculino. Afinal, lugar de mulher é onde ela quiser.

Dedicação e comprometimento

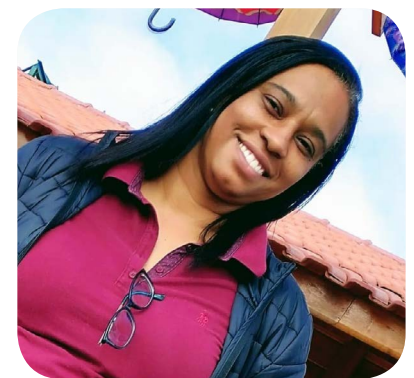
Há 9 anos, **Josiane Luiz dos Santos** atua como assistente de logística da UPC Cargo Agenciamento de Cargas, empresa do Grupo AGS. Aos 49 anos, conta que chegou a essa posição através de muito trabalho, dedicação, comprometimento e, principalmente, reconhecimento dos seus superiores.



“A logística me atrai muito, está sempre inovando. Ela te coloca em constante movimento, sem deixar cair na rotina. Gosto de tudo e sou feliz com o que ela me proporcionou. Foi através da logística que consegui minha independência, formar a minha filha e me tornar a mulher que eu sou”, diz.

Em seus planos para o futuro está buscar mais conhecimento na área e conseguir mais oportunidade de crescimento. “Esta é a área com mais oportunidades no mercado de trabalho, sempre surgindo novas empresas.”

Persistência e foco



Em 2001, **Glicia Jesus** começou a atuar em uma distribuidora de alimentos na área administrativa, já com boa aproximação com a parte da operação. Hoje ela trabalha na gestão de armazém da Confiancelog e tem 20 anos de experiência do setor alimentício. “Foi na Jaguafrangos, onde estava como

Fé, luta e persistência

Viviane Baungardt, motorista internacional de caminhão tanque da Rufatto Transportes e Logística, sonhava desde criança em seguir essa profissão. Foi criada em uma família onde a influência para exercer esta atividade é forte, já que o pai trabalhou por 40 anos como motorista e os irmãos também vêm seguindo o mesmo caminho. Recentemente foi surpreendida pelos agentes da Polícia Federal que realizam a segurança na fronteira entre Brasil e Bolívia com a notícia de que era a primeira motorista mulher que estava atravessando aquela fronteira. “Foi bastante engraçado, o agente me deu os parabéns e me chamou

de corajosa. Todos ficaram bastante admirados”, conta.

Muitos ainda se mostraram surpresos, como no pedágio e no local de descarregamento do caminhão, onde olhares admirados se voltavam o tempo todo para ela. Mas isso não a abalou, muito pelo contrário, lhe trouxe muita felicidade e um sentimento de realização por ter alcançado mais uma conquista grandiosa para as mulheres do mundo, que avançam cada vez mais na luta por direitos iguais.

Com muito amor pelo que faz, Viviane não pensa em desistir da profissão e deseja seguir dirigindo por muitos anos. “Se você tem esse desejo no



coração, essa vontade e esse sonho, corra atrás! Tenha fé, lute e persista que você consegue chegar lá. Nunca desista. Por mais que você encontre muitos desafios, muitas dificuldades, se mantenha firme que você chegará em qualquer lugar.”

supervisora administrativa, que recebi o desafio de cuidar da operação, e aceitei sem hesitar”, conta.

Segundo ela, a função a atrai por não ser monótona. “Esta área traz uma diversidade própria e em todos os dias há novos desafios. A gerência de uma equipe do operacional é bem singular.” Para o futuro, pretende melhorar como profissional, estudando e aprendendo mais. “A experiência do dia a dia ajuda muito, mas ter base para executar melhor o trabalho é muito importante”, considera.

Para quem deseja ingressar na área, o conselho da Glicia é: seja persistente e tenha foco. “Assim como toda profissão, nada é fácil, é preciso se empenhar e se renovar todos os dias para poder ter êxito.”

Ela aproveita para contar uma história curiosa de sua trajetória, que, na verdade, ela chama de história desastrosa! “Sou meio distraída às vezes, e nos meus primeiros dias na Confiance, trabalhando já no recebimento, recebemos uma carga de queijo e estávamos todos empenhados em terminar o trabalho, o galpão estava cheio de mercadoria. Eu estava correndo para podermos terminar no horário e passei no meio da pesagem. Foi uma gritaria, o coitado do rapaz teve de segurar 1 tonelada de queijo no braço para não me atropelar!”

Forte e guerreira

Filha de motorista carreteiro, **Elaine Cristina da Cruz** assume a mesma função ao trabalhar na Braspress. “Meu pai passava em casa com o caminhão e me levava para comprar pão, assim, me apaixonei por veículos grandes. Tirei a carta na categoria B em 1997 e, em 2002, na D, para trabalhar em ônibus, que é o que se tinha para mulheres.”

Seu tio trabalhava com transportes e a avisou que a Braspress admite mulheres na função. Em cinco dias foi contratada e passou a atuar como motorista. Ficou quatro anos na empresa e saiu, indo para outras transportadoras. Voltou para a Braspress, com o sonho de trabalhar com carreta, o que faz há um ano e seis meses. “O que me atrai na profissão é trabalhar na rua, ter a liberdade de ir a vários lugares. Uma mulher dirigindo transmite força, causa admiração. E hoje, é o meu pai que me admira.” Ela lembra que outras empresas não

dão oportunidade para as mulheres, e elas, muitas vezes, precisam sustentar a casa sozinhas, como é o seu caso. Elaine é mãe solteira e tem duas filhas: Manoela e Alana. “Pretendo continuar trabalhando, cuidando das minhas filhas e dando estudo a elas através do meu empenho.”

Seu conselho às mulheres é: nunca desistam, porque não é fácil “No começo não confiam, dizem que mulher no volante é perigoso. Quando faz uma manobra, tudo mudo fica olhando para ver se não vai bater. Mas é preciso ter confiança. Mulher é forte, é guerreira.” Elaine aproveita para contar um caso engraçado. Quando chegou em uma empresa para fazer coleta, o atendente pediu o crachá do motorista e se impressionou que era ela mesma. “Ele ficou me olhando manobrar, disse que nunca tinha visto uma mulher dirigindo caminhão, reconheceu meu trabalho e deu os parabéns.”



Paixão e brilho nos olhos



Supervisora de operações da DHL Supply Chain, **Alessandra Correia** atua há 13 anos no setor logístico. Ela iniciou sua carreira na empresa como assistente de operações no setor de tecnologia e depois passou a ser analista de logística. Também tem experiência em operação, supervisão e planejamento de projetos para clientes do setor de varejo, beleza, tecnologia e produtos esportivos.

O que Alessandra mais gosta é a dinâmica do trabalho. “Iniciamos o dia traçando uma estratégia e, no decorrer, temos outros desafios e grandes oportunidades. Além disso, podemos enxergar as pessoas que estão sendo conduzidas por nós de uma forma especial. Nos tornamos referência e isso nos traz uma grande responsabilidade como ser humano e, ao mesmo tempo, uma gratidão por contribuir diretamente para o desenvolvimento das pessoas”, expõe.

O maior desafio, para ela, é conciliar o tempo da vida pessoal e profissional, principalmente por ser mãe. “Esse equilíbrio é fundamental e é algo que precisa ser trabalhado e conquistado diariamente.”

Para quem quer ingressar na profissão, Alessandra aconselha a ter muita resiliência. “Logística é algo muito vivo e muda a todo momento. A flexibilidade é algo que devemos aplicar em todas as circunstâncias enquanto profissionais de logística. Ter paixão e brilho nos olhos, fazer a diferença e estar disposta a ensinar e aprender a todo tempo”, dá o recado.

Uma história que marcou sua trajetória foi quando a DHL Supply Chain realizou uma ação surpresa durante a implantação de um projeto, enviando às mães de todos os supervisores, coordenadores e gerentes um buquê de flores com um cartão do presidente da empresa agradecendo pelo filho/filha que estava abdicando seu tempo precioso, suportan-

do aquele desafio. “Foi uma mensagem muito especial, encorajando e enchendo de orgulho a família e esse elo tão lindo entre mãe e filhos. Minha mãe, toda orgulhosa, ligou chorando e agradecendo por eu ser uma filha tão esforçada. Isso ficou marcado e nunca esquecerei como a DHL nos tratou de uma forma tão especial”, conta Alessandra.

Rumo ao sonho

Carreiteira na Braspress, **Maria do Socorro Feitoza** tem 52 anos e já trabalhou como diarista e segurança de prédio. Nordestina, só entrou em um caminhão para lavar: seu irmão era caminhoneiro. Com

16 anos teve seu primeiro filho e acabou não completando os estudos. Mas para ingressar na área precisou voltar à escola, contra a vontade do marido.

“Visitando uma amiga em Guarulhos, ela me falou do Urubatan, um homem abençoado que deu chance a muitas mulheres em sua transportadora. Então eu tirei a carta na categoria D, com dinheiro emprestado, e entreguei o currículo na Braspress. Fui chamada na mesma semana e passei no teste. Meu marido disse: ‘se entrar lá, sai de casa’. A vontade era grande, crescendo meu irmão viajar o Brasil, era um sonho. O começo foi sacrificado, com o marido na minha cola, porque não tinha hora de entrada e saída. Então eu saí de casa, após 23 anos de casada, com quatro filhos”, conta.

Maria não queria ser secretária, porteira e nem trabalhar com limpeza. Nada de unhas ruins de ariar panela. “Meu sonho, a vida toda, foi dirigir, viver essa liberdade. “Urubatan, obrigado pelo senhor existir, hoje eu sou uma mulher livre, comprei apartamento e arrumei um namorado na Braspress.”

Lá atrás, saiu da Braspress e, com um antigo namorado, comprou um caminhão. Mas não deu certo. Ligou para a empresa e eles a aceitaram de volta, coisa que não era comum, mas ela era



muito querida. “Sinto-me abençoada.”

A carreiteira relata, ainda, outro momento marcante de sua trajetória. Quando estava há 10 meses na Braspress teve câncer de mama agressivo. O médico previu um mês de vida. De início, pensou no cabelo que ia perder e no sonho que seria podado. Mas foi firme, fez tratamento, oito quimioterapias, 96 radioterapias e teve alta há três anos.

“Não tenho família em São Paulo, só amigos. Morava de aluguel com meus filhos ao lado do hospital. Já fiz reconstrução, tinha 29 tumores, sendo nove malignos, mas passei por cima de tudo. Hoje sou feliz e saudável, com oito netos. Sou filha adotiva, não conheço meus pais biológicos. A família que me adotou me criou muito bem.”

Maria ainda não viaja a trabalho, ela faz manobras na oficina, leva carretas para conserto. A próxima fase é sair com a carreta. “Quero pegar a carretona e viajar. Eu sempre dei o melhor de mim, mesmo quando lavava a louça dos outros. Eu me sinto uma profissional excelente, em tudo que faço. E hoje tenho uma profissão. Acabou a época das mulheres que só levavam filho na escola e cuidavam da casa. Hoje mudou, pode dirigir caminhão, avião, o que quiser”, finaliza.

Chegando a muitos lugares e pessoas

Celia Maria Novaes Gazeta iniciou sua carreira há 15 anos, como motorista na Luft Logistics. Tudo começou quando ela conheceu um motoboy que prestava serviços para a empresa e ficou sabendo de uma iniciativa de Mário Luft para contratar mulheres motoristas, mesmo sem experiência.

“Gosto da função por sua importância de modo geral. Cuidamos das pessoas, levamos medicamentos, alimentos, socorro... Essa profissão nos proporciona conhecimento. Chegamos a muitos lugares e pessoas”, comenta.

Como nem tudo são flores, ela se incomoda com aqueles que não tem responsabilidade, que causam acidentes, e também com a falta do olhar para os motoristas autônomos. “Chega ao ponto das ameaças de paralisação pelo aumento absurdo dos combustíveis, que afeta a renda de tantas famílias. Para melhorar o setor, seria preciso investir em cursos de qualificação, na abertura de oportunidades. Há muitas pessoas no mercado, porém sem qualificação”, expõe.

A motorista conta que uma vez, ao parar no farol, olhou para o lado e viu um casal em um carro. “O homem apontou para mim e disse para a moça que estava com ele: ‘Olha lá, está vendo? Tem que ser assim, não tem que ter medo’. Eu dirigia uma Sprinter. Fico muito feliz quando sou reconhecida como uma mulher motorista profissional.”

Celia tem 60 anos e pretende continuar trabalhando até quando a saúde permitir e quando não puder mais trabalhar, apenas descansar. Como dica para quem

quer ingressar na profissão, ela diz: “Não desistam da carreira de motorista, venham com bastante vontade. Busquem

se qualificar para se tornarem bons profissionais, isso é muito gratificante. No meu caso, levo saúde para as pessoas”.

Fazer com o coração

Carine Sousa de Oliveira, de 34 anos, atua na área logística e de transportes há 5 anos, iniciando como auxiliar, depois assistente, analista, faturista e hoje é supervisora de logística da Confiancelog. “Gosto da dinâmica do setor de transporte e dos desafios diários. Aprendi muito ao longo dos anos, e cada dia que passa me surpreendo aprendendo coisas novas.”

Para ela, a desorganização e a falta de planejamento são pontos na profissão que merecem atenção. “Para melhorar, é necessário seguir os processos implantados de maneira que todos os colaboradores estejam envolvidos”, opina. Seus planos para o futuro são aprender mais a cada dia, ajudar com o seu conhecimento e dedicar-se para o cresci-



mento de todos. Aqueles que desejam ingressar na profissão, Carine dá o recado: “Que façam isso com o coração, sabendo que quem faz logística transporta não só produtos, mas atua na finalização de processos importantes para a qualidade do nível de serviço da empresa toda de um modo geral.”

Amar o que se faz

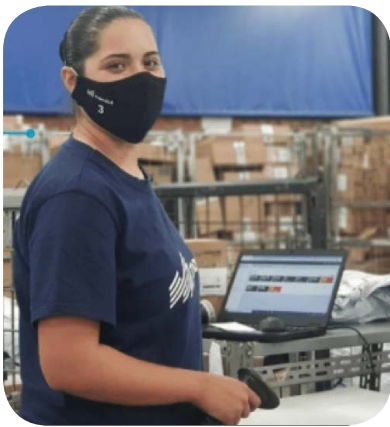
Desde 2015, **Josiane Gonçalves** trabalha na Braspress. No início com caminhão pequeno e, há quatro anos, como motorista carreteira. Ela tem 45 anos e 17 anos de experiência. Quando criança, já desenvolveu o desejo de seguir os passos da família. O que a atrai na profissão é a sensação de liberdade. “Lugar de mulher não é no tanque. Hoje não tem mais diferença entre serviço de mulher e de homem.” Quando veio do Paraná para São Paulo, acabou separando-se do marido. Com uma criança pequena, vendeu o carro e adquiriu uma van, trabalhando como agregado para uma transportadora, na entrega de medicamentos. Após várias dificuldades, inclusive assaltos, foi convidada pelo dono da empresa a trabalhar registrada, e passou a dirigir Sprinter, toco, Accelo e truck. O que mais incomoda Josiane na profissão é a falta de estrutura na estrada, incluindo as condições dos banheiros, e o machismo. “Você é sapatão ou vagabunda. É preciso se impor. A questão é de caráter, não de profissão.”



Seu plano é se aposentar na Braspress, pelo suporte que a empresa oferece e por manter-se na área. Para quem deseja atuar na profissão, ela diz que é preciso amar o que faz. “Pense bem, não é brinquedo, é muito perigoso lidar com máquina pesada e se não tiver noção, pode morrer ou matar.” Josiane lembra dos seus primeiros dias de profissão, quando foi descarregar um toco e mandaram ela e uma amiga carregarem geladeira e fogão, produtos muito pesados. “O engraçadinho disse: ‘se querem função de homem, tem que fazer tudo’. Falei para ele então: ‘se vocês quiserem ter um filho, então ficamos quites. Zoaram com ele.’”



Crescer juntos



Aprimorar seus conhecimentos e tornar-se referência para poder se destacar nas áreas de atuação são os planos de **Tayná Leite**, líder de cross docking da Mandaê, onde trabalha desde 2017. Ela começou sua carreira na empresa como operadora logística, na área de empacotamento. “Com o passar do tempo, fui me destacando nas demais áreas e logo surgiu a oportunidade de ficar à frente da equipe, tornando-me oficialmente líder da operação.”

O que mais a atrai na função é saber que pode incentivar pessoas a se desenvolver e a buscar oportunidades de crescimento. “Gosto muito de trabalhar junto com a equipe e temos um propósito de sempre melhorarmos, como time, para que possamos crescer juntos.”

Por outro lado, o que a deixa triste é saber que muitas pessoas que atuaram na equipe tiveram a oportunidade de ficar e crescer, contudo, às vezes, por não saber trabalhar em equipe, perderam a chance e tiveram de sair. “Por este motivo, trabalhamos para que todos estejam sempre motivados e que essa boa vibração possa fazer a diferença.”

Uma das histórias de profissão que Tayná conta é quando em um dia de correria na operação e muita chuva, a energia acabou. “Ficamos todos com receio de não conseguir entregar e bater a meta. Tentei plantar a calma e a paciência no time e acabamos fazendo alguns processos mesmo sem energia, alimentando o pensamento positivo. Aquele espírito de time unido nos deu força e quando voltou a energia conseguimos entregar o resultado no prazo.”

Dirigir é liberdade

Foi por meio de anúncios na web que **Ariadnei Lincon de Matos**, de 55 anos, conquistou a vaga de motorista truck na Sulista ABC (SP), cargo que ocupa desde maio de 2021. “Dirigir para mim é liberdade.”

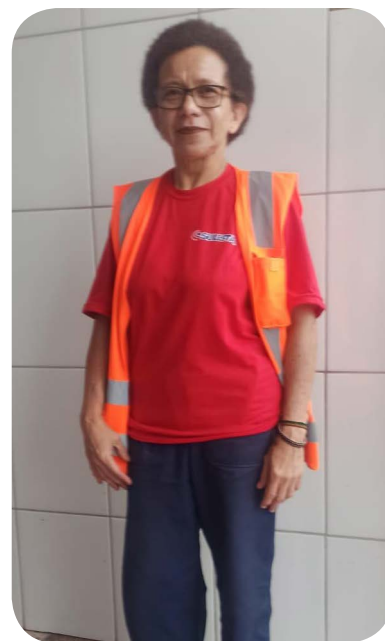
Desde muito cedo ela é apaixonada por dirigir, seu sonho era trabalhar de motorista, mas devido a um diagnóstico médico errado, se trancou no seu mudinho e passou a dedicar-se à costura, mas sempre com o sonho de ser motorista. “Quando assisti ao programa do Rodrigo Faro, em que entrevistava uma caminhoneira mais idosa, a chama reacendeu! Falei pra mim mesma: posso não realizar meu sonho, mas vou ter o prazer de dirigir um carro grande, mesmo que seja só na autoescola. Consegui minha tão sonhada CNH na categoria D!”

Em novembro do ano passado, em viagem para Santa Catarina, na parada para o cafezinho, olhou o “grandão” parado e não deu outra. “Deixei a vergonha de lado e fui lá cumprimentar a moça que dirigia. A primeira vez que entrei num possante foi mesmo só pra tirar a foto.”

Ariadnei contou seu sonho para a tal moça: Luciane Kamphorst. “Meu anjo, que me incentivou, me deu uma dose de ânimo e um chute pra cima. Ela me perguntou: quantos currículos você já enviou? Eu respondi: nenhum, não tenho experiência e já estou com idade avançada. Conhecer essa pessoa foi um divisor de águas em minha vida”, conta.

Então Ariadnei preparou um currículo com as experiências que tinha com o seu amigo de “lata”, como ela chama seu carro de passeio, e começou a enviar. Em maio deste ano, ligaram para trabalhar com transporte escolar, mesmo sem experiência. “Eu fiz o teste e, eureka! Passei. Eu só sabia o que aprendi na autoescola e com os vídeos no YouTube.”

Com quatro meses no transporte escolar, enviou currículo para uma vaga de motorista na categoria D. Foi



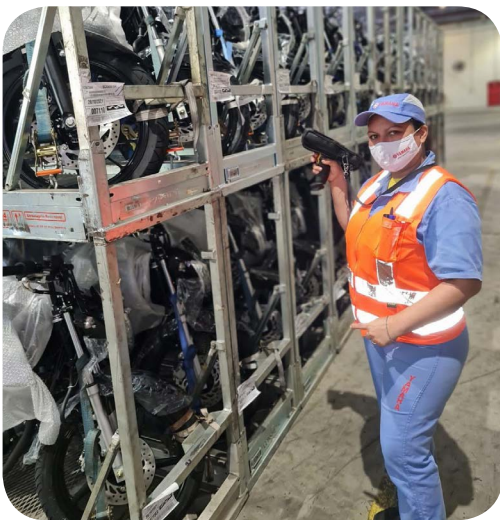
chamada, mas achou melhor indicar uma amiga que já tinha experiência. No entanto, pediu que se houvesse outra oportunidade, gostaria de ser chamada. “Minha amiga passou, mas na última hora desistiu. Então foi me dada a oportunidade de fazer um teste, o universo conspirando a meu favor: passei! Cá estou eu! Aprendiz de motorista caminhoneiro. Felicidade transbordando pelos poros! Estou engatinhando, cada dia um aprendizado. Gratidão é o que me resume neste momento. Agradeça a Deus por essa porta e por todas as pessoas quem têm me ajudado muito nessa nova caminhada.” Para melhorar a situação da profissão no geral, ela sugere que as empresas deem oportunidade e ofereçam treinamento para quem sonha ser motorista, mas não tem experiência, mesmo que depois de contratado o funcionário precisasse ressarcir os gastos com esse treinamento para que a empresa não ficasse no prejuízo financeiro.

Ariadnei não tem planos profissionais para o futuro. “Ainda estou processando o que estou vivendo agora. Parece que ainda não caiu a ficha. É como se eu estivesse sonhando. Mas já estou providenciando os cursos necessários para me tornar uma profissional de excelência.”

A oportunidade encontrou o preparo

Formada em Administração, **Vanessa Rodrigues** iniciou a carreira no Grupo Mirassol em 2012 como assistente de logística, onde conheceu a logística vivenciando as operações de transportes diversos junto a terminais, entre outras atividades. Depois, foi promovida a Programadora Júnior e Programadora Sênior. “Com o passar do tempo, me aprimorei na profissão e me tornei líder de transporte e com essa experiência conquistei uma nova posição de coordenadora operacional, e venho desenvolvendo o trabalho nesta área há 9 anos”, explica. Vanessa adora o dinamismo e a diversidade das tarefas. Para ela, não há monotonia, todo dia tem um novo desafio. “Gosto muito do que faço e gostaria de ver mais mulheres trabalhando no mercado de logística de uma maneira geral.”

O limite é o céu



Na área logística há 15 anos, **Cíntia Feitosa de Araujo**, de 42 anos, alterna suas funções entre almoxarife e conferente. Ela iniciou sua carreira como líder de produção, até receber o convite para trabalhar na P&G como auxiliar administrativo, atuando na área de logística e aprendendo sobre insumos e estoque no geral. Ela saiu da P&G e passou por quatro grandes empresas até entrar na Yamalog, onde ocupa o cargo de conferente. “Amo os desafios que esta profissão me proporciona, todos os dias há algo novo para aprender, um dia sempre diferente

Em seus planos estão aumentar o conhecimento na área de Comércio Exterior e realizar um MBA em gestão de pessoa, além de poder compartilhar seu conhecimento com a equipe para evoluírem cada vez mais.

Para as pessoas que querem ingressar nesta profissão, Vanessa avisa que não é uma área fácil. “Exige demais do nosso empenho, mas o prazer de ver tudo rodando, os atendimentos sendo realizados e o cliente satisfeito é impagável. É um setor que sempre te cobrará seu melhor. Para quem gosta de desafios, essa é a melhor área a se seguir.”

Vanessa conta uma história de superação na carreira. Ela foi chamada para assumir a gestão de uma das unidades da companhia, com necessidade de reestruturação da equipe, equalização das posições e processos. “Com esse novo e repentino desafio, pude evidenciar a versatilidade de uma mulher. Com muita

do outro. Novos aprendizados, metas ousadas e muita força de vontade para alcançá-las”, comenta.

O que mais a deixa triste é ver colegas de trabalho chegando desacreditados na área, achando que é só aquilo e desistindo. “Os profissionais precisam sempre ter em mente a positividade e a dedicação como essência. É importante manter a cabeça erguida, dando sempre o melhor em cada detalhe de sua função. Nunca saí de uma empresa por incompetência, o ideal é nos empenharmos em tudo na vida.”

Os planos de Cíntia são ir muito mais longe, buscando sempre novos horizontes: o limite é o céu. Por ter um filho com autismo, já teve de deixar a área por cinco anos para dar atenção total a ele. “Após esse período, voltei do zero para a área logística e me senti completamente realizada, pois eu realmente amo trabalhar nisto.”

Com a fama de ser brava, ela lembra que no começo cometeu algumas gafes por ter vergonha de perguntar. “Para trabalhar na área, é preciso ter extrema persistência e buscar conhecimento continuamente, pois o melhor investimento é aquele aplicado em si mesmo.”

resiliência, comprometimento e disciplina, conseguimos desenvolver todas as atividades em tempo, com o resultado planejado. Durante todo esse processo, mesmo temendo e imaginando não ter o preparo necessário para assumir tal desafio, com o apoio da alta direção da empresa, que foram incríveis comigo, tenho a tranquilidade em dizer que somos capazes de coisas que nem imaginamos. A oportunidade encontrou o preparo. Sou extremamente grata e posso afirmar que estou pronta para a próxima!”



“Só me vejo nas carretas”



Carla da Silva tem 45 anos e é nova na profissão de caminhoneira: trabalha na Sulista há um mês, mas já foi motorista de transporte coletivo por cinco anos e meio. Como já dirigia ônibus, quis seguir na profissão como carreteira. “Pretendo me aperfeiçoar e viajar o mundo. Quero ser uma das melhores como carreteira.”

O que ela diria para as pessoas que querem ingressar nesta profissão? “Acredito muito na força de vontade. Nunca desista.” E sobre o futuro? “Hoje só me vejo nas carretas. É algo muito prazeroso pra mim.”

Dedicação e resiliência

Há 14 anos atuando na área logística, **Luciana Gervin** é hoje, aos 40 anos, gerente operacional da Solucion Logística. Ela começou como auxiliar operacional em uma empresa do grupo, na área de planejamento e gestão, chegando ao cargo de coordenadora administrativa.

Em 2011, foi apresentada à área de transportes, onde permaneceu ao longo destes anos. Com muita determinação e comprometimento, foi promovida, em dezembro de 2020, a gerente operacional. “Minha trajetória na empresa esteve sempre ligada ao cliente Renner, que proporcionou grande parte do meu sucesso profissional.”

O que a atrai nesta função é a constante inovação dos recursos e processos dentro da Solucion. “Hoje estamos investindo em sustentabilidade com veículos elétricos e híbridos (GNV) e nos desenvolvendo com responsa-

bilidade social e preocupação com o meio ambiente. Sinto-me realizada quando vejo o progresso da empresa, colaboradores e parceiros.”

O que a deixa triste nesta função é falta de infraestrutura aos motoristas, que, segundo Luciana, é a peça mais importante e fundamental dentro da cadeia logística. “De modo geral, precisaríamos ter melhores condições nas rodovias, pontos de parada com maior segurança, assistência ao motorista nas estradas, trazendo uma melhor qualidade de vida”, considera.

Ela também não poderia deixar de falar sobre os parceiros, que fazem toda a diferença na operação da empresa. “Um programa de incentivo do governo para renovação de sua frota também seria um grande passo para impulsionar essa transformação.”

Uma lembrança marcante de sua carreira é quando esteve à frente do primeiro teste do caminhão elétrico no



cliente. “Foi algo especial na minha vida profissional.”

Seus planos para o futuro são sentir-se realizada em tudo que se propõe a fazer, como mulher, mãe e gestora. A dica para quem quer ingressar nesta profissão é ter determinação, dedicação, resiliência e muito comprometimento com as pessoas, a empresa e o cliente.

Atraída pelo desafio

Única mulher operadora de portêiner – o maior e mais caro equipamento portuário – do porto de Santos, **Fabiana do Nascimento Almeida** trabalha desde 2013 na DP World Santos. Ela já foi a primeira operadora de RTG – o segundo maior equipamento do terminal – e fez parte da primeira turma de operadores que viajou, em 2013, para a DP World Callao, no Peru, para se preparar para a atividade. Desde 2020, estava atuando na operação de pontes rolantes no complexo de celulose, equipamento que movimentava a carga dentro do armazém.

“Estou honrada em representar a força de trabalho feminina em uma função em que, até pouco tempo atrás, era impossível de se imaginar uma mulher. Esse reconhecimento da empresa vem para mostrar que temos competência e qualificação para operar equipamentos pesados e poder desenvolver carreira no Porto de Santos”, comemora.

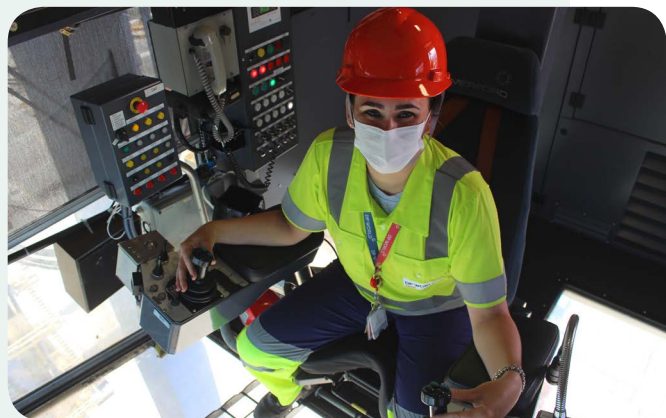
Fabiana conta que quando operava o RTG, precisava se comunicar com profissionais externos, como os mo-

toristas de caminhão.

E às vezes, tinha de usar um megafone, quando eles não entendiam o sinal sonoro. “Ao ouvirem a minha voz, ficavam impressionados por ser uma mulher operando o equipamento e chegavam a tirar fotos para mostrar aos amigos ou perguntar para confirmar.”

O que a atrai na função é o desafio. “Quem é operador I quer ir para o II, quem é operador II quer ir para o III, e assim por diante. Eu já estava no IV, então o próximo passo era chegar até aqui. Todo operador sonha em um dia chegar ao portêiner e eu consegui.”

Fabiana quer concretizar o sonho de operar o portêiner sozinha, pois ainda está na fase de treinamento para assumir. “Nesta operação, também quero ter uma trajetória de dever cumprido, assim como fiz nos demais equipamentos, com uma bagagem de trabalho seguro, rápido e de



excelência, sem machucar ninguém nem sofrer ocorrências.”

Segundo ela, esta área é ótima, as mulheres são muito bem recebidas, apesar da cultura masculina que existia há anos. “Estou tendo muito apoio dos colegas. Além disso, é uma área de atuação que está crescendo, em que há campo para as mulheres trabalharem, mas para isso, a chave é a qualificação. É preciso se qualificar para a operação de todos os equipamentos portuários, fazer cursos de importação e exportação, compreender como funciona a vistoria e saber o que acontece do gate ao embarque no cais”, ressalta.

A Voz Delas

Saiba mais no vídeo: <https://youtu.be/n6uXHnr6Ge4>

Atenta às necessidades das caminhoneiras e esposas dos caminhoneiros (chamadas tradicionalmente de cristais) de todo o Brasil, a Mercedes-Benz criou o movimento “A Voz Delas”, em 2019. O objetivo é mobilizar o maior número de pessoas, empresas e entidades – e não só quem trabalha na estrada – para que as ideias das motoristas e das esposas sejam colocadas em prática. O primeiro passo foi a criação do site <https://avozdelas.com.br/>, para que elas expressem suas opiniões e mandem sugestões, além de interagi-

rem e encontrarem dicas importantes para o seu dia a dia nesse espaço online. A plataforma digital também servirá para que os futuros parceiros conheçam e participem do movimento “A Voz Delas” junto com a Mercedes-Benz.

Entre as sugestões já enviadas estão melhorar os banheiros dos postos de abastecimento e oferecer locais de espera renovados para os acompanhantes dos motoristas enquanto eles carregam ou descarregam suas cargas em transportadoras, centrais de distribuição e outros locais.

Inquieta e proativa

Destino é a palavra que descreve a trajetória profissional de **Bianca Marques de Abreu**, supervisora administrativa de frota da Solucion Logística. Aos 17 anos, começou a atuar em áreas relacionadas a atendimento ao cliente. Após 5 anos, a sede da empresa em que trabalhava seria deslocada para um local muito distante e ela resolveu ativar seu currículo no mercado.

“Havia uma vaga disponível de auxiliar administrativo de frota, enviei o currículo sem pretensão nenhuma, assim como para outras várias vagas e áreas diferentes. Pelo destino, fui selecionada para entrevista e aprovada para a vaga. Nesta mesma empresa, passei pela área de atendimento ao cliente exclusivamente em transporte aéreo. Depois, recebi a proposta da Solucion também para atuar no departamento exercendo a função de assistente administrativa de frotas. Dois anos se passaram e fui promovida a supervisora”, conta Bianca, que tem 32 anos.

O dinamismo e os desafios são os atrativos da profissão para ela. “Sou uma pessoa inquieta, que ama analisar, resolver problemas e criar processos. Gosto de fazer a gestão da minha equipe sempre compartilhando conhecimento e com brilho nos olhos quando vejo que estão engajados da mesma forma. O melhor é a confiança da equipe em compartilhar qualquer situação ou dificuldade que encontram, são atitudes que me fazem crescer não

só profissionalmente, mas também como pessoa”, descreve.

O que a chateia é enxergar alguns gaps entre pares que não fazem bem à saúde emocional das pessoas. Pessoas desmotivadas e sem perspectiva a deixam extremamente abalada.

“Por mais que demonstremos as opções disponíveis para que ações não ocorram, talvez não seja o suficiente e necessitem de acompanhamento in loco, sem distinção de áreas.”

Outro ponto que ela cita é a possibilidade de ter de comunicar um desligamento por redução de custos.

“Precisamos criar uma cultura de redução de custos, seja ela no copo descartável, no papel, na preservação da higiene, da energia... De modo que todos enxerguem que pequenas atitudes em curto prazo terão poder de preservar seu emprego”, analisa.

Bianca revela que as pessoas achavam que ela não daria certo nesta área. E confessa que também chegou a pensar nesta hipótese, tudo pelo fato de estar totalmente ligada a áreas administrativas.

“O tempo passou e ocorreram alguns episódios que dependiam de suporte operacional para que eu pudesse finalizar determinadas tarefas, mas nem sempre os retornos vinham no momento esperado. Como sou inquieta, quando preciso resolver alguma pendência, na maioria das vezes não consigo aguardar muito e talvez seja até um defeito. Em determinado instante, me vi dentro da oficina com a roupa suja de gra-



xa e no automático! Só me dei conta mesmo quando o mecânico falou: ‘Bianca! Olha sua situação!’”

Depois deste dia, ela teve a certeza de que não é preciso depender exclusivamente de outras pessoas para entregar uma simples ou grande tarefa, e que é possível contribuir com certas atitudes que acabam trazendo ainda mais as pessoas para perto, demonstrando que não há distinção de um cargo para outro quando há o objetivo final bem definido, de maneira que fique claro que “estamos no mesmo barco”.

Para quem quer ingressar na profissão, sua mensagem é esta: que a perseverança, a força, o foco e a resiliência valem muito a pena quando se tem a certeza de que é aquilo que você determinou para seu futuro.

Muita atenção e esforço

Há 10 meses, **Ananda Cássia Matias Santana** atua na área logística. Atualmente, com 19 anos, cumpre sua jornada de trabalho como ajudante de almoxarifado da Yamalog. Ela entrou na empresa como “Jovem Cidadã” em 2019 e, com o passar do tempo, foi demonstrando um bom trabalho. “Estava sempre buscando desenvolvimento profissional, sempre visando um plano de carreira. Voltei para a empresa sendo a primeira efetiva ouvinte no armazém.”



O que a incomoda na profissão é a limitação de hierarquia. “É preciso inserir novas funções para promoções futuras”, opina. Já o que ela mais gosta são a dinâmica e a diversidade das atividades, bem como a interação com os jovens cidadãos que estão iniciando sua carreira profissional. Nos planos de Ananda estão terminar a faculdade e ingressar na área na qual está se profissionalizando. “Trabalhar nessa área é um grande desafio que requer muita atenção e esforço.”

Dinamismo nas atividades diárias



Desde que iniciou sua carreira no mercado de trabalho, há 10 anos, **Samara Borges da Silva** atua na área de logística. Ela, que tem 28 anos, foi “Jovem Aprendiz” e passou por diversos cargos até surgir a oportunidade de fazer parte do Time Yamaha. Atualmente, ela é assistente de transporte II da Yamalog.

“O que mais me motiva nesta função é o dinamismo nas atividades diárias, nunca é algo monótono, sempre estamos trabalhando em atividades diferentes. Nada me deixa triste, eu amo estar aqui, pois faço algo com o que me identifico.” Seus planos são crescer profissionalmente em conjunto com a organização, sempre entregando o melhor para os clientes. “Para quem quer entrar na área, que esteja preparado para um ambiente agitado e trabalho sobre pressão, pois as responsabilidades com as entregas, prazos e a qualidade nos processos são essenciais. Mas se você gosta de tudo isso, fique tranquilo, você está no lugar certo.”

Algo curioso e especial que ela conta é o fato de a equipe de Operação/Distribuição SP ser composta por 22 pessoas, sendo apenas duas mulheres. “Sinto que aos poucos estamos conquistando todos os espaços, o que é muito gratificante.”

Perfeição e profissionalismo

Juliana Maba começou sua carreira na área de logística há um ano e oito meses, na FM Logistic do Brasil. Após se capacitar, assumiu o cargo de operadora de empilhadeira no CD de Itajaí. Com 26 anos, ela revela estar



sempre em busca de novos desafios. “Ter a oportunidade de me especializar na área é enriquecedor. E a função de operador de empilhadeira sempre chamou a atenção. É um grande desafio profissional e pessoal.”

Saber que sua função é fundamental para o andamento do processo logístico a motiva a fazer sempre o seu melhor, diariamente. “Gosto de saber que contribuo muito para a empresa com minha profissão”, ressalta.

Juliana acredita que a cada dia o mito de que é um cargo apenas realizado por homens é desmistificado. Hoje, as mulheres podem trabalhar em qualquer área, exercendo todo tipo de função.

No futuro, ela se vê enfrentando novos desafios profissionais na área logística, talvez, em um cargo de maior responsabilidade. “Por enquanto, me dedico para exercer minhas funções com o máximo de perfeição e profissionalismo. Quero ser um modelo de profissional para outras pessoas, principalmente, mulheres.”

Apaixonada por máquinas

Recentemente promovida à posição de conferente na UPS Brasil, **Maria Aparecida Alves Costa** atuou nos últimos seis anos como operadora de empilhadeira para a empresa na divisão de Logística de Contrato. Como conferente, também dá suporte ao estoque e tem acesso à empilhadeira.

Ela entrou na UPS como auxiliar de estoque, assim que as operações logísticas foram iniciadas no galpão. Quando o estoque já estava montado, foi convidada a fazer parte do time de inventário. Maria foi designada a contar as peças das prateleiras inferiores, e precisava de ajuda de outros operadores para fazer a contagem nas prateleiras mais altas. “Eu tinha de ficar esperando eles fazerem a contagem das peças mais altas e isso me deixava triste porque eu queria fazer o meu serviço por completo. Então fui atrás do curso para

operar a empilhadeira e meu supervisor me deu a oportunidade.”

O que ela mais gosta na função é a independência. “Não preciso de ninguém e tenho autonomia para contar, baixar e separar todas as peças. Faço tudo do começo ao fim. Sempre gostei de carros, motos, tudo que envolve motor. Máquinas são a minha paixão.”

Maria nunca se sentiu inferior por ser mulher nesta posição, pelo contrário, se sentia muito orgulhosa. “Quando recebemos visitas no galpão, as pessoas se admiram em me ver nesta função. Os funcionários homens que também são operadores de empilhadeira sempre me admiraram.”

Com relação ao futuro, pretende continuar com os treinamentos em dia, mesmo se estiver em uma posição superior, para que, em caso de qualquer necessidade, possa continuar operando máquinas. Para atuar na área, ela



diz que é preciso gostar e ter muita responsabilidade. “Você precisa ter a visão de como se estivesse dirigindo seu carro com a família dentro.”

Maria já pegou visitantes tirando fotos dela trabalhando. “Eles acham muito legal ver uma mulher nessa função, e eu me sinto lisonjeada. Já recebi vários reconhecimentos e isso me fez continuar seguindo em frente.”

Força de vontade e paciência

Mãe de 3 filhos, **Alzira Aparecida da Silva** tem 50 anos e é sequenciadora de bancos, prestando serviço pela Sulista na Volkswagen há 2 anos e 6 meses. Sua história profissional começa em São Paulo. Quando a empresa onde trabalhava entrou em crise e dispensou várias pessoas, passou a fazer bicos e, como pagava aluguel, a situação foi ficando apertada, pois tinha filho que ainda dependia dela. Sua irmã, que morava em Curitiba, a convidou para ir à cidade arrumar emprego. Já fazia 9 meses que estava desempregada.

Alzira chegou em Curitiba com o filho, Leonardo, descansou uma semana, imprimiu currículos e na segunda semana saiu distribuindo. Como não tinha dinheiro, foi andando pela avenida Salgado Filho, onde fica a Sulista. Andou o dia todo e nada. No outro dia, saiu novamente. Quando chegou em casa, o sobrinho disse que alguém tinha ligado. “Era um anjo chamado Evelyn Mayza, marcando uma entrevista para o outro dia. Falo anjo porque já tinha feito várias outras entrevistas e só olhavam



mal para mim. Mas a Evelyn, antes de chamar o chefe para me avaliar, me falou uma coisa que me deu mais força: ‘vou chamar o Alex e ele vai perguntar se a senhora consegue, fala que sim, porque tenho certeza que a senhora vai conseguir’. É muito difícil encontrar uma pessoa hoje em dia que deposita confiança no seu trabalho sem vê-lo antes. O Alex é outro anjo também. Eu só tenho a agradecer aos dois.”

O que a atrai na profissão é o conhecimento e o aprendizado que uma empresa de automóveis proporciona. “Todo dia é algo diferente, gosto de tudo. É diferente dos outros empre-

gos.” Seu plano é fazer um curso no ano que vem.

No entanto, Alzira comenta sobre alguns homens preconceituosos, porque é a primeira mulher a trabalhar nessa função. Isso a deixa triste. “Conquistei a confiança e a credibilidade da maioria, mas ainda existem aqueles que não acreditam.”

Para as pessoas que querem ingressar nesta profissão, ela diz para ter muita força de vontade e paciência. “Acho que para fazer qualquer coisa, primeiro tem de querer e ter muita força de vontade até conseguir.”

Alzira conta que quando fez um ano na empresa, comentou com os meninos da linha de montagem, que deram os parabéns e fizeram algumas revelações... na época que ela entrou, conversando entre eles, um disse que não dava dois dias para ela desistir, outro deu uma semana e outro um mês. “Todo começo é difícil, mas é preciso aprender, tentar fazer o melhor a cada dia e persistir. E se tiver a sorte de encontrar pessoas que apostam em você e ter ótimos chefes é melhor ainda.” Ela também agradece a sua irmã Arlete.

Capaz de abraçar qualquer trabalho

Maria Aparecida da Silva Miranda é operadora de empilhadeira na UPS Brasil, na divisão de Logística de Contrato, e atua há cinco anos na área. Ela entrou na UPS como auxiliar de estoque e foi convidada a exercer a função de operadora de empilhadeira após ter feito um curso específico. “Eu abracei essa função e no começo achei muito desafiador.”

O que a atrai na profissão é a independência. “Uma mulher que é operadora de empilhadeira superou barreiras e está pronta para mostrar que somos capazes. Gosto muito da minha função e é muito gratificante para mim poder atuar dessa forma, mas ainda assim eu almejo um crescimento para outras posições.”

Maria revela que se sente muito bem na UPS e nunca foi vítima de preconceito. “Sempre fui admirada pelos meus colegas ao exercer essa função. Nunca ouvi qualquer

comentário negativo a respeito.” Maria está estudando e fazendo cursos, almejando uma posição superior. “Não que minha função seja ruim, mas eu quero continuar crescendo na empresa. Na UPS temos muitas oportunidades de crescimento e quero estar pronta para elas.”

Para as pessoas que querem ingressar nesta profissão, ela diz para sempre seguir em frente e nunca desistir dos seus sonhos. “A função de operadora de empilhadeira é muito boa, e nós mulheres somos, sim, capazes de abraçar qualquer trabalho. Muita gente me admira por onde eu passo e fico feliz por isso. No começo eu tinha um pouco de medo, ficava muito apreensiva. Porém, aos poucos, fui me acostumando e venci essa barreira. Fui pegando confiança e nunca tive nenhum acidente.”



Quebrando tabus



“Vou me juntar a ela e quebrar tabus!”. Foi isso que **Andreia Costa de Araújo** pensou ao conhecer uma mulher que operava empilhadeira. “O encanto foi tanto que iniciei o curso profissionalizante e hoje atuo na área, me sentindo completa e feliz na Yamalog. Amo

os desafios que a profissão me proporciona.”

Mesmo com tanta evolução em direitos iguais, Andreia comenta que o machismo impera, sendo triste e frustrante ouvir que “mulher não leva jeito pra isso, mulher é roda dura, homem entende mais.” No entanto, ela também já recebeu muitos elogios por sua atuação.

Ela conta que neste último Dia das Mulheres, foi descarregar uma carreta na filial e o motorista disse que era para ela tomar cuidado, porque mulher não é muito boa nisso. “Descarreguei 56 motos com uma extrema indignação dentro de mim. No final, ele me elogiou e disse que eu mandava bem, embora não tenha mudado minha indignação.”

Para a operadora de empilhadeira, são necessárias campanhas de conscientização falando sobre a igualdade de gênero e mais

oportunidades para as mulheres na operação. “Talvez isso ajudaria a minimizar e demonstrar que lugar de mulher é onde ela quiser! Porque a única coisa que não podemos é o que ainda não tentamos.”

Seu plano para o futuro é continuar vivendo em constante evolução e aprendizado, contribuindo de forma positiva para a organização. “Quem sabe obtendo, assim, outro patamar e ganhando oportunidades dentro deste grandioso time.”

Para quem quer ingressar na profissão, a dica da Andreia é: “sigam sempre em frente, é um universo encantador, cheio de desafios e aprendizados que nos engrandecem, é uma magnífica profissão, desde o encaixar das rotas até sua distribuição. Não minto, é cansativo, mas movimentamos o mundo com apenas uma lança e isso é mágico.”

Sempre aprendendo mais



Mirele Katiane Souza da Silva tem 33 anos e é ajudante de almoxarifado da Yamalog. Ela atua na área há 2 anos e 3 meses. “Fui contratada como ajudante, porém, desempenho um trabalho fundamental para o andamento do setor, com a experiência e os conhecimentos que adquiri dentro do mercado de trabalho.” O que a atrai na profissão é a responsabilidade de fazer um trabalho correto e levar o Kando para o cliente final. Kando é uma palavra em japonês que descreve os

sentimentos simultâneos de profunda satisfação e intenso entusiasmo que experimentamos quando encontramos algo de valor excepcional, conforme consta na missão corporativa da Yamaha. “O que eu mais gosto de fazer é a conferência do item antes de colocar no estoque. Sempre estou buscando aprender mais dentro da minha função”, expõe. Seus planos para o futuro são aprimorar os conhecimentos e o desenvolvimento pessoal e profissional.”

Pioneirismo

A Braspress, tradicional empresa de Encomendas, é pioneira na contratação de mulheres para dirigir seus caminhões, realizando um programa de treinamento específico para que elas se transformem em verdadeiras profissionais de volante.

A empresa começou a contratar motoristas mulheres em 1998, como uma ação de seu departamento de marketing. E isso desencadeou uma história de muito sucesso, competência e força feminina no transporte brasileiro. Hoje, a Braspress emprega mais de 1.528 mulheres em suas mais de 100 filiais espalhadas por todas as regiões do Brasil. Os controles internos mostra-

ram que as motoristas mulheres têm maiores cuidados operacionais com os veículos, colaborando para a manutenção dos caminhões, e sabem ser educadas nos relacionamentos com os clientes e no trânsito são pacientes.

“Com isso, ocorreu a redução de batidas e dos custos de manutenção, incluindo funilaria e uma conservação dos veículos muito mais eficiente. Além do que, temos encontrado em nossas motoristas mulheres um diálogo muito mais eficaz com os nossos destinatários, mesmo nos centros comerciais e industriais”, finaliza Urubatan Helou, diretor-presidente da empresa.

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 **4087.3188**

Conhecimento e crescimento na carreira



Há 9 anos, **Andressa Cardoso de Oliveira** começou a trabalhar em uma empresa de refrigeração, onde atuou no almoxarifado e foi conferente. Trabalhou também em uma rede de supermercados, conferindo a validade dos produtos. “Então retornei para a indústria, onde conheci a logística interna, realizando o abastecimento na borda de linha. Atualmente, sou auxiliar de logística na Maxton, realizando armazenagem dos itens e também o picking na separação dos pedidos.”

Andressa, que tem 32 anos, gosta de não ter rotina na profissão e lidar com a grande diversidade de estoques/materiais recebendo, armazenando e separando pedidos. “O que me incomoda é quando temos o processo de armazenagem errado, com posições invertidas e trocadas, pois isso dificulta o processo de picking, gerando gargalo na operação”, conta.

Para o futuro, pretende continuar adquirindo conhecimento e crescer na carreira dentro da logística. Para quem quer ingressar no mercado, ela dá o recado: diante de um mundo cada vez mais globalizado, com o advento do e-commerce, não faltarão oportunidades para profissionais da logística.

Diversidade em Movimento

Sensível à causa das mulheres, a Transportadora Sulista passou a trabalhar com foco na diversidade. “A empresa sempre teve um olhar diferenciado para contratar mulheres, principalmente na administração, onde 14% do quadro é feminino. Mas, quisemos avançar para o quadro de motoristas e definimos uma meta de mulheres no volante”, conta Josana Teruchkin, diretora executiva. Assim nasceu o Projeto Diversidade em Movimento, proposto para o cliente Tupy. Hoje, duas mulheres motoristas já estão em operação, e há vagas em aberto. Elas operam na rota LEAR x BMW (Joinville x Araquari) e na rota Adient x Audi (em São José dos Pinhais). “Atuando em rotas urbanas, podem dormir em casa com suas famílias. Isso é bem importante e um cuidado que tomamos. Nosso objetivo é

ter motoristas mulheres que permaneçam conosco, que tenham condições de trabalhar e cuidar das questões pessoais, como casa e família. Nossa estruturação está acontecendo com muito zelo e atenção”, destaca Josana.

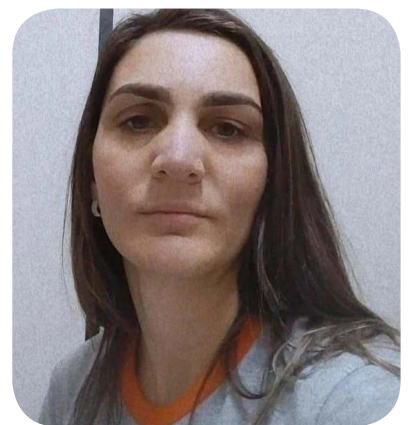
Além da contratação de mulheres motoristas e a cuidadosa definição da rota de trabalho, a Sulista fez ajustes no hotel de trânsito da empresa, que fica em São Paulo. Feito especialmente para motoristas, o hotel conta com quatro quartos coletivos, sendo um deles exclusivo para mulheres. “Com o projeto Diversidade em Movimento – e pensando na inclusão de profissionais mulheres em nossa operação – temos de ter estrutura adequada para recebê-las. Precisam se sentir à vontade também na hora de descansar”, expõe a diretora.

Dedicação e comprometimento

A conferente da Maxton Logística **Francieli Ganassini**, de 40 anos, adora o dinamismo que esta área proporciona, permitindo participação em todo o fluxo de materiais, desde a chegada no armazém até a expedição para os clientes finais. “Isso me chama a atenção e desperta o interesse profissional.”

Francieli tem 40 anos e trabalha há 11 na área. Ela iniciou como auxiliar de produção e aos poucos foi se interessando pelo setor de logística. “Recebi uma proposta para trabalhar como conferente e foi aí que me identifiquei com essa função.”

O que a incomoda é quando não existe por parte de outros setores o devido cuidado e respeito aos processos logísticos. Para ela, é preciso investir em treinamentos e fazer com que todos



conheçam e entendam a importância da cadeia logística.

No futuro, Francieli espera buscar mais conhecimento na área e estar sempre preparada para as constantes evoluções do setor. “Às que querem ingressar na profissão, que estejam preparadas para as oportunidades e que tenham dedicação e comprometimento.” 

Mercedes-Benz e Scania analisam o mercado brasileiro de caminhões. E apontam significativa recuperação

Afinal, o mercado deve chegar ao patamar entre 120.000 e 125.000 unidades vendidas em 2021. No acumulado do ano, até outubro, já foram emplacados mais de 95.000 caminhões no Brasil. Uma alta de mais de 50% em relação ao mesmo período de 2020, segundo um dos entrevistados.

Curto e grosso: o setor de caminhões apresenta significativa recuperação este ano. Para comprovar, Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, aponta que o mercado brasileiro de caminhões deve chegar ao patamar entre 120.000 e 125.000 unidades vendidas em 2021. “No acumulado do ano, até outubro, já foram emplacados mais de 95.000 caminhões no Brasil. Isso significa uma alta de mais de 50% em relação ao mesmo período de 2020.”

Mais ainda, segundo Leoncini: Como nos últimos anos, o agronegócio segue sendo o grande impulsionador das vendas de caminhões no Brasil. Já o comércio eletrônico vinha crescendo e isso se consolidou na pandemia, impulsionando a distribuição urbana e o sistema delivery. A construção civil e a mineração também vêm puxando as vendas de caminhões no País este ano. Nota-se também uma procura maior de caminhões para a logística de movimentação de produtos de vários setores da indústria.

Mas, como nem tudo “são flores”, assim como todas as empresas do setor automotivo, a Mercedes-Benz enfrenta dificuldades com o suprimento de matérias primas e componentes. “Há problemas locais e globais de abastecimento e estamos fazendo o possível para contornar a situação e continuar atendendo nossos clientes. Criamos um comitê mul-



Leoncini, da Mercedes-Benz:

O agronegócio é o grande impulsionador das vendas de caminhões, enquanto comércio eletrônico se consolidou na pandemia

tiáreas que monitora constantemente os processos de abastecimento e de produção para minimizar as dificuldades, esperando ansiosamente pela volta à normalidade do mercado de suprimentos”, completa Leoncini. Para entender melhor o desempenho do setor de caminhões em 2021, Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções de Transporte da Scania no Brasil, volta um pouco no tempo. O mercado voltou a ter um patamar acima de 100 mil unidades vendidas em 2019, com 101 mil caminhões emplacados. E vinha num momento de retomada concreta com expectativa de recuperar os anos de baixas vendas (2015 a 2018), com renovação mais intensa. Até chegar a pandemia. Em 2020, o impacto foi forte negativamente de

abril, o pior mês da história, até julho. “Naquele momento imaginamos que levaríamos meses para o mercado se recuperar da pandemia. Mas, em agosto, os clientes voltaram a demandar e o mercado não parou mais.”

E 2021 começou muito aquecido, continua Nucci. “Contudo, a cadeia de fornecedores global não se recuperou da mesma forma que a indústria automotiva, pois muitos componentes, especialmente os semicondutores, são usados em diversos segmentos. A alta procura global começou a gerar problemas de falta de componentes para a indústria. Esse tem sido o nosso maior problema. Temos uma cadeia de suprimentos ainda instável, que tem nos demandado realizar ajustes de curto prazo em nossa produção, em conjunto com o Sindicato, mas não estamos medindo esforços para atender aos nossos clientes que sofrem com este impacto global.”

Sobre o mercado em si, além do Agro, que segue sendo o maior comprador de caminhões, a grande maioria dos segmentos está aquecida e puxando a demanda por veículos pesados. Nucci fala de cada um. Carga Geral, com destaque aos produtos alimentícios, higiene, limpeza, bebidas e insumos para indústria; E-Commerce, com o crescimento das compras online; Cargas Refrigeradas, tanto para o mercado interno quanto exportação; Construção Civil, devido ao boom imobiliário e adaptação das

famílias ao home-office, bem como a exportação, tendo como destaque o minério para a produção de aço; Madeira, na produção de celulose; e Canavieiro, para a produção interna de açúcar e álcool.

De modo geral, para 2021 a Scania não tem mais capacidade produtiva, de entregas. “Mas temos capacidade para o primeiro semestre de 2022. Dependendo da região do país e da capacidade da rede, podemos entregar ao longo do primeiro semestre. Seguimos firmes no otimismo de acordo com a nova projeção da Anfavea de em 2021 o mercado de caminhões crescer cerca de 30% na comparação com 2020”, completa Nucci.

Perspectivas

Como é possível perceber, o otimismo dos dois representantes das montadoras ouvidos nesta matéria especial transpassa para 2022. Leoncini, da Mercedes-Benz, relaciona as projeções: Todos os setores citados (agronegócio, e-commerce, construção civil, mineração e logística) são muito consistentes, criando no mercado uma expectativa de manutenção de demandas aquecidas por caminhões no ano que vem. E o aumento nas vendas de caminhões, especialmente de extrapesados, é um reflexo da retomada da economia no Brasil. “Estamos otimistas quanto a isso.”

Otimismo compartilhado por Nucci, da Scania. Afinal, segundo ele, o mercado continuará comprador. “Mas, há alguns ingredientes que ainda não nos deixam ter uma noção do tamanho do bolo que teremos que dividir em 2022. As indefinições nos rumos estratégicos da economia brasileira, alta dos juros, os altos custos dos combustíveis, a indefinição política e o problema da falta de componentes para a produção dos veículos, principalmente os semicondutores, são os principais fatores que nos impedem, hoje, de traçar uma projeção do mercado em 2022. O potencial do mercado brasileiro continuará em alta nos próximos anos.”



Eletrificação

Sobre a eletrificação no setor de caminhões, Leoncini, da Mercedes-Benz do Brasil, ressalta que o uso de caminhões elétricos só acontecerá em larga escala no Brasil quando essa tecnologia for viável do ponto de vista tecnológico, econômico, estrutural e comercial dentro da realidade do nosso mercado. “Quando isso ocorrer, estaremos ao lado do cliente, como sempre fizemos, para entregar soluções confiáveis, eficientes e rentáveis. Isso, por exemplo, ocorreu no segmento de ônibus. Apresentamos recentemente o eO500U, o primeiro chassi de ônibus elétrico urbano da marca no Brasil. Ele chegará ao mercado em 2022. Assim, a Mercedes-Benz entra na era da eletromobilidade em veículos comerciais no Brasil. Paralelamente à eletrificação, a montadora acredita em multissoluções para a redução de emissões e a sustentabilidade ambiental. O Grupo Daimler, por exemplo, detém várias tecnologias alternativas ao uso do diesel fóssil, como o Biodiesel HVO, Híbrido, células de combustível e elétricos, já em operação regular em vários mercados.”

Na análise de Nucci, da Scania, o perfil do transportador, e mesmo do caminhoneiro autônomo, vem mudando ao longo dos anos. O profissionalismo da gestão e da transição familiar, ponto tradicional do setor, está evoluindo. Por outro lado, a exigência com a indústria aumentou, o que é ótimo.

“É justamente isso que queremos, já que investimos tanto em novos produtos e soluções; queremos que o cliente tenha o melhor nas mãos. Desde

economia de combustível, passando pela gestão via conectividade até as tecnologias vitais para aumentar a segurança dos caminhões e de seus motoristas. A maturidade do mercado é essencial para os avanços que planejamos para os próximos anos. O investimento certo do cliente, hoje, apresentará um transporte mais seguro, eficiente e menos poluente. Muitas das novidades que passamos a oferecer vêm, também, de conversas com os próprios clientes que nos trazem suas necessidades. Está no DNA da Scania trabalhar com a melhoria contínua de seus produtos e soluções, e por isso não esperamos um lançamento para adicionar uma nova tecnologia. Vamos evoluindo junto com o mercado, os clientes e a sociedade.”

Sobre as alternativas ao diesel, a Scania iniciou na Europa, em 2016, a liderança na transição para um sistema de transporte mais sustentável. “Em 2019, iniciamos aqui este movimento com a chegada da Nova Geração de caminhões. Lançamos a linha de caminhões movidos a gás (natural e/ou biometano), e vem sendo um sucesso, já vendemos mais de 200 unidades e planejamos vender outras 500 em 2022. O veículo elétrico é o caminho do futuro, sim, mas o ‘Aqui e Agora’ para o Brasil é o gás, o que mais se aproxima do bolso do transportador. Os transportadores estão cada vez mais perguntando sobre alternativas ao diesel e a tendência é esta a partir da pandemia: um transporte de cargas mais sustentável. Estamos neste caminho e levando nossos clientes conosco nesta jornada. Infelizmente, são inúmeros desafios até che-

gar à realidade do elétrico em questões como investimento inicial, geração e distribuição da rede elétrica preparada para alta demanda (frota), geração da energia elétrica (fontes limpas) e descarte ou reciclagem e capacidade de vida útil das baterias.”

Lançamentos

Leoncini lembra que a Mercedes-Benz lançou, no último mês de outubro, o Arocs 8x4, caminhão extrapesado basculante que vem revolucionar as operações fora de estrada no Brasil, sendo especialmente indicado para a mineração, construção civil pesada e grandes obras de infraestrutura.

“O Arocs traz em seu DNA a origem alemã, destacando-se pelo seu alto padrão de qualidade e eficiência. Aqui, no Brasil, o Arocs 8x4 foi desenvolvido e intensamente testado pelos engenheiros da montadora em operações severas fora de estrada e nos locais de trabalho de empresas que são referência no setor de mineração. Ou seja, esse nosso novo gigante off-road nasceu em operações reais brasileiras a partir da necessidade de nossos clientes.”

Esse novo caminhão extrapesado Mercedes-Benz, com cabina global da família Arocs, tem capacidade técnica para até 58 toneladas de PBT – peso bruto total e 150 toneladas de CMT – capacidade máxima de tração, conforme as condições de operação. E é um veículo preparado para receber básculas de 20 a 24 metros cúbicos de capacidade volumétrica de carga.

A Mercedes-Benz oferece aos clientes e ao mercado uma completa linha de caminhões, formada pelas famílias Accelo (dos segmentos de leves e médios), Atego (médios, semipesados e extrapesados), Axor (extrapesados on e off-road), Novo Actros (extrapesados on-road) e agora Arocs (extrapesado off-road).

No caso da Scania, Nucci revela que o Actcruise, a evolução do controle de cruzeiro Ecocruise, foi introduzido na linha 2020/2021 e já é item de série. O Actcruise atua por meio de posicionamento via GPS e um mapa topográfico integrado ao módulo de conectividade



Nucci, da Scania: Para 2021, a montadora não tem mais capacidade produtiva, de entregas. Mas tem capacidade para o primeiro semestre de 2022, dependendo da região

para gravar rotas e aproveitar aclives e declives de maneira mais eficiente.

Já o Acelerador Inteligente, ou controle de aceleração, está disponível para todos os modelos da Nova Geração, inclusive os fora de estrada. Seu funcionamento está ligado a uma análise do peso do veículo, da posição do pedal de aceleração e deslocamento do modelo, para evitar acelerações bruscas e desperdício de combustível. Dessa forma, o veículo é conduzido de forma mais confortável e econômica, preservando outros componentes do trem de força e os freios. O sistema trabalha de forma automática e desativa quando o motorista pressiona o acelerador até o fundo (posição do Kickdown), entendendo que o condutor precisa de toda a capacidade de aceleração. Ao soltar o pedal, o sistema volta a controlar a aceleração. Numa viagem com alta frequência de alternâncias de ve-

locidade, tráfego intenso e em veículos não totalmente carregados ou vazios, o acelerador inteligente vai contribuir para uma maior economia de combustível. Quanto mais variações na rota maior será sua atuação automática.

O sistema ADAS utiliza câmera e um radar instalados no para-brisa e no para-choque, respectivamente. Ele é dividido em três dispositivos. O AEB (frenagem de emergência avançada) funciona por meio do radar e da câmera e vai medindo a distância e a velocidade relativa de qualquer veículo na pista, para intervir e evitar acidentes. Para isso, utiliza os freios de serviço auxiliares e também as trocas de marchas por meio da caixa automatizada Scania Opticruise, e diminui, assim, efetivamente o risco de colisões frontais. O segundo componente é o LDW (aviso de saída de faixa), que monitora as faixas de rolagem da pista e avisa o motorista quando o caminhão sai de forma involuntária e invade o espaço ao lado. O terceiro e último item que compõe o ADAS é o ACC (controle de cruzeiro adaptativo). Ele auxilia o condutor a manter um intervalo de distância constante em relação ao veículo à frente por meio do radar localizado no para-choque dianteiro.

Finalizando, Nucci diz que em breve serão apresentados mais lançamentos, especialmente porque a partir de janeiro de 2023 entrará em vigor a nova lei Euro 6 de emissões no Brasil. “Essa melhoria contínua dos produtos é percebida pelos clientes. O mercado sempre revela seus desejos, e mostraremos que temos o que ele quer e o que ele vai querer.”

Mercado de implementos rodoviários está em crescimento. E vai continuar a apresentar bom desempenho em 2022

Pelo menos na opinião dos nossos entrevistados. Que apontam ainda, um grande aumento no preço de alguns componentes, o que apertou mais ainda as margens de lucro. Sem falar nas dificuldades de abastecimento de alguns itens.

A indústria de implementos rodoviários enfrentou melhor o segundo ano da pandemia da Covid-19. Isso porque as empresas estavam melhor ajustadas ao ambiente de restrições e de desaquecimento da economia. Por outro lado, os negócios voltaram porque a economia como um todo deu sinais de recuperação, se beneficiando da crescente imunização da população.

“Com isso, o nosso setor sentiu os reflexos e este ano devemos produzir e vender 30% mais implementos rodoviários do que em 2020, o que representa 156 mil unidades. Entretanto, houve variações de custos que nos forçaram a uma perda significativa de margens, e convivemos ainda com escassez de fornecimentos



Spricigo, da ANFIR: “A previsão forte do agronegócio, somada às concessões no setor de infraestrutura, vão trazer demanda à indústria de implementos em 2022”

de alguns itens dos produtos.”

A análise é de José Carlos Spricigo, presidente da ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes

e Implementos Rodoviários, fazendo um balanço do que foi o ano de 2021 para o segmento, matéria jornalística também de destaque nesta edição especial de *Logweb* voltada ao Transporte Rodoviário de Cargas.

Os outros participantes também fazem análises muito parecidas, cheias de otimismo. Por exemplo, José Carlos Prado, diretor da FLASH Sistemas Especiais para Transporte, destaca que houve um crescimento expressivo nas vendas de implementos, principalmente no segmento de carrocérias tipo sider. Mas, houve, também, um grande aumento no preço de alguns componentes, o que apertou mais ainda as margens. “Porém, entendo que foi um bom ano, principalmente em relação aos volumes entregues.”





Frederico Kraft, gerente Comercial, e Lidianie Borges, diretora, ambos da Morumbi Industrial, consideram, para o segmento de implementos rodoviários de maneira geral, um balanço positivo, mesmo diante das dificuldades globais devido ao cenário de pandemia de Covid-19. Para justificar esta afirmação, eles usam dados estatísticos da própria ANFIR: o segmento de semirreboques de maneira geral cresceu 40,21% e, em particular, o segmento de produtos aos quais a empresa está mais dedicada teve uma crescente acima dos demais – semirreboques basculantes – de 51,77%, no período de janeiro a outubro de 2021 em relação ao mesmo período de 2020.

De fato, o ano foi bastante positivo para o segmento, e fechará com recorde histórico em produtos emplacados, também na visão de Josué Correa, diretor Comercial e de Engenharia de Produto da Noma. Segundo ele, a empresa deverá fechar o ano com um resultado bastante expressivo, com crescimento percentual acima do mercado e chegando a patamares dos índices históricos da empresa. “Ainda que tenha sido um ano positivo, a indústria de modo geral vem sofrendo bastante pela dificuldade de abastecimento, o que deve perdurar por alguns meses do próximo ano.”

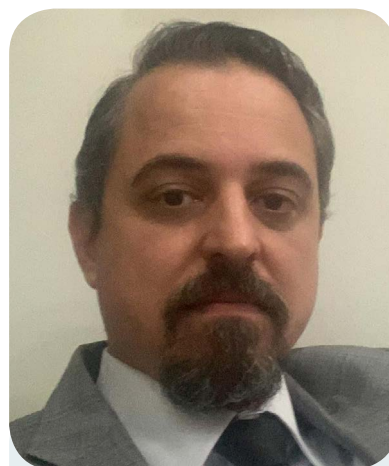
Outro otimista, Enrique Paixão, do Departamento Comercial da



Rocha, da Truckvan, observa estabilidade nas demandas, apoiadas principalmente no segmento do agronegócio, o que gera boas perspectivas para o setor

PPW Brasil – Indústria Comércio Importação Exportação, também avisa que, neste ano de 2021, as vendas da empresa superaram as expectativas, mas que, também, enfrentaram dificuldades para aquisição dos insumos com diversos fornecedores, além dos reajustes constantes, prejudicando consideravelmente a margem de lucro.

Dênis Pais da Rocha, gerente Comercial da Truckvan Indústria e Comércio, também lembra que, diante das adversidades impostas pela pandemia de Covid-19 em 2021, a empresa, assim como diversas outras, enfrentou desafios ligados à cadeia de abastecimento de matéria-prima e componentes. Por exemplo, a falta de pneus nos fornecedores nacionais. “Essa situação nos fez



Para **Anexins**, da Kabí, as diversas concessões de rodovias federais em curso geram, de forma direta, demanda de novos equipamentos, trazendo boas perspectivas

buscar novas soluções e também promoveu o fortalecimento dos trabalhos em nossa equipe por meio do aprimoramento dos nossos processos e planejamentos estratégicos. Sem dúvida, foi um período de grandes aprendizados e amadurecimento para o nosso time.”

Rocha diz que, nesse período, realizaram investimentos em maquinários, expandiram alguns departamentos e linhas de produção e ampliaram o seu portfólio com o intuito de viabilizar mais qualidade e maior volume de produção. “Com isso obtivemos um faturamento acima do esperado, o que permitiu a contratação de novos colaboradores. Constatar esses resultados e ver a família de ‘ilimitados’ crescer é algo que nos alegra muito.”



Alves Pereira, diretor Executivo da Rodofort/Guerra, também se diz satisfeito com os resultados deste ano que termina. “O ano de 2021 foi bastante importante para as nossas duas marcas. Para a Guerra foi a volta ao mercado com grande aceitação dos clientes por seu retorno. Para a Rodofort foi mais um ano de bom desempenho, desde a sua volta ao mercado em 2018. Este ano, a expectativa é entregarmos ao mercado 2.100 unidades Rodofort e 300 unidades Guerra”, comemora.

Já outra visão tem Leonardo Anexins, diretor presidente da Kabí Indústria e Comércio. Segundo ele, o ano de 2021, como tam-

bém o ano passado, foi duramente impactado no que diz respeito ao cenário econômico, como uma das consequências da pandemia da Covid-19. Para Anexins, os esforços da indústria, ao longo de 2021, visaram garantir a sobrevivência e estabilidade frente às constrições da economia.

Perspectivas

Reportando-se às perspectivas para 2022, Spricigo, da ANFIR, acredita que o setor de implementos rodoviários deverá seguir na espiral positiva de crescimento. O País está superando os efeitos negativos causados pela pandemia. Os negócios estão voltando e segmentos como

agronegócios e construção civil demonstram que seguirão aquecidos em 2022.

“Acreditamos que no próximo ano possamos manter o número semelhante ao de 2021. Existem variáveis positivas, como a previsão forte do agronegócio em 300 milhões de toneladas de grãos, somado às concessões no setor de infraestrutura, que vão trazer demanda à indústria de implementos. Se os créditos continuarem, a construção civil deve se manter. Em contrapartida nos preocupa a inflação e a forma de combate, que é o aumento de juros. De toda forma, continuamos otimistas com 2022”, completa o presidente da ANFIR.

Prado, da FLASH, também mantém perspectivas de crescimento em relação a 2021, baseado na carteira de vendas que já atinge o primeiro trimestre, mesmo otimismo que toma conta de Anechino, da Kabí. Segundo este, o ano de 2022 será promissor para o segmento. “Temos diversas concessões de rodovias federais em curso, o que, de forma direta, gera demanda de novos equipamentos. Além, é claro, da natural retomada da economia que, com a proximidade do fim da pandemia, trará novas oportunidades para a estabilização das empresas.”

Kraft e Lidiane, da Morumbi, também mantêm expectativas de que o segmento se mantenha nos mesmos patamares do ano de 2021 e, como empresa, acreditam em um aumento de participação no mercado devido a ações tomadas durante 2020 e 2021. Enrique, da PPW Brasil, também tem perspectivas de que os pedidos de seus clientes ultrapassem os números deste ano de 2021. E Pereira, da Rodofort/Guerra, espera que as marcas se mantenham em crescimento, com resultados positivos.



Enrique, da PPW Brasil: Neste ano de 2021, as vendas da empresa superaram as expectativas, mas houve dificuldades para aquisição dos insumos com diversos fornecedores



"Um fator para o qual devemos nos atentar em 2022 será o cenário político, já que teremos um ano decisivo e que será bastante polarizado", segundo **Correa**, da Noma

"Trabalhamos com otimismo para o próximo ano e já temos uma sinalização positiva em vendas para os primeiros meses de 2022. Porém, ainda que estejamos bastante confiantes, é necessário permanecermos atentos à cadeia de fornecimento, que deve seguir impactando diretamente a indústria, em especial no primeiro semestre de 2022. Outro fator para o qual devemos nos atentar é o cenário político, já que é um ano decisivo e tende a ser bastante polarizado", acrescenta, agora, Correa, da Noma.

A Truckvan também vislumbra um desempenho positivo, crescimento da produção e recuperação econômica gradativa em meio a um cenário em transformação. "Observamos estabilidade nas demandas, apoiadas principalmente no segmento do agronegócio. Vemos ainda desafios devido a possíveis instabilidades nas linhas de crédito e custos ligados ao setor, tendo em vista que grande parte do nosso negócio é operacionalizado por esta modalidade financeira", completa o gerente Comercial.

Tendências

Previsões para o próximo ano à parte, também há as tendências no segmento, incluindo tecnologia e novos mercados.

O presidente da ANFIR aposta que o uso de materiais mais leves e mais resistentes é uma tendência que vai permanecer na pauta dos fabricantes. A introdução de equipamentos que ampliem a segurança nas operações também. Segundo Spricigo, o setor busca, por meio de investimentos em P&D, sempre estar na vanguarda do segmento de implemento rodoviário no nível mundial. Cada vez é maior a tendência de especificidade da carga ao modelo de transporte. Isso alia segurança nas estradas a ganhos monetários aos clientes.

Também para Annechino, da Kabí, as tendências estão relacionadas à simplificação dos implementos: investimento em tecnologia e redução do volume de aço aplicado nos equipamentos, gerando maior eficiência. O aço é uma commodity que tem sofrido forte aumento nos últimos anos. "De fato, a tendência é a utilização de novas tecnologias e materiais, buscando a máxima performance dos equipamentos para melhor rendimento", completam Kraft e Lidiane, da Morumbi. O diretor Comercial e de Engenharia de Produto da Noma também ressalta que os Operadores Logísti-

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. **Ouça** 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

cos estão cada vez mais atentos à gestão e ao monitoramento de informações relativas ao transporte rodoviário de cargas. Nesse sentido, se torna evidente a necessidade de um implemento com mais tecnologia embarcada, menos paradas para manutenção e que proporcione mais rentabilidade.

Por último para Pereira, da Rodofort/Guerra, a crise que reduziu o ritmo geral do mercado freou um pouco a aplicação de novidades tecnológicas.

O que as empresas oferecem

FLASH – Sider: peças e kits; Total Sider: kits completos em alumínio; Fast Sider: kits completos em alumínio; Plataformas: diversos modelos de fechamento; Enlonamento Fácil para Caçambas: kits completos em alumínio; Vagões: kits Sider e Total Sider; Impressão digital em lonas para todos os produtos citados.

Kabí – Guinchos-socorro, plataformas-reboque, lança zero grau, remonte, caçambas estacionárias, caçamba-basculantes, caçamba satélite, silos, tanques, estrados estacionários, tanque-pipa, poliguindastes, roll-on, plataformas pantográficas (tipo tesoura), lanças elevatórias (cesto aéreo).

Morumbi – Semirreboques basculantes, caçambas meia cana sobre chassi, pranchas carrega tudo padrões e especiais de 2 a 7 eixos, reboques e semirreboques fora de estrada (mineração e industrial) e unidades móveis. Os lançamentos incluem: Linha de semirreboques basculantes Cônica e linha Carrega Tudo Agrícola especial.

Noma – Graneleiros, basculantes, florestais, siders, furgões, baús frigoríficos, porta-contêineres, tanques, bobineiros. Além das linhas de transporte de biomassa com piso móvel e smart

floor. A empresa tem acompanhado de perto as demandas do mercado e dado especial atenção aos implementos destinados ao transporte de carga paletizada e também refrigerada/congelada. Assim, o Total Sider e o Frigorífico Geração Titanium foram apresentados ao mercado neste ano. Outro mercado onde a empresa passou a atuar em 2021, em parceria com a Nitrotec, é o de implementos para transporte de GNL, GLP, CO₂, amônia e gases do ar.



Kraft e Lidiane, da Morumbi: a tendência no setor é a utilização de novas tecnologias e materiais, buscando a máxima performance dos equipamentos para melhor rendimento



Pereira, da Rodofort/Guerra: “O ano de 2021 foi bastante importante para as nossas duas marcas. Para a Guerra foi a volta ao mercado. Para a Rodofort, mais um ano de bom desempenho



poliuretano, PPW Heckos – com painéis co-extrudados com matérias recicláveis e resina termoplástica, e ainda projetos especiais. A empresa está sempre buscando novos materiais, composição e projetos novos com as montadoras e um de seus novos projetos, em conjunto com uma montadora, envolveu o aumento do vão livre na porta traseira, na altura, sem prejudicar o funcionamento correto do sistema da porta.

Rodofort/Guerra – A marca Rodofort oferece: Baú alumínio, sider (lonado) e porta contêiner. A Guerra: Graneleiro Série Origens, basculante e tanque. Por conta da crise, a Rodofort seguiu com sua linha de produtos já conhecida. Já a Guerra, que voltou a operar este ano, tem a Série Origens como o marco de seu retorno ao mercado doméstico, voltado para o agronegócio. O lançamento do modelo Basculante e o retorno no seg-



mento de Tanques também fazem parte das novidades da marca para o mercado de pesados.

Truckvan – Semirreboques, bitrens, rodotrens, sideres furgão e graneleiro, carga seca, basculante e, em breve, a linha de base contêiner. Além das carrocerias de bebidas roll-up e a linha de

unidades móveis de saúde, capacitação e eventos. Recentemente, a empresa lançou a linha de semirreboques e rodotrens basculantes, construídos com aços de alta resistência (microligados ao nióbio). E está preparando um lançamento na linha de contêineres. Logweb

ATENÇÃO: ROUBOS DE CAMINHÕES E CARGAS AVANÇAM JUNTO À RETOMADA DA ECONOMIA. SAIBA COMO PROTEGER SUA EMPRESA E SEUS CLIENTES.

O reaquecimento do mercado significa a movimentação de cifras milionárias por toda a malha rodoviária brasileira, garantindo o abastecimento do país e contribuindo direta ou indiretamente em prol de milhares de empresas. Apesar do caráter extremamente benéfico do avanço do setor de transportes, efeitos colaterais acabam surgindo. Quadrilhas especializadas veem no roubo de caminhões e cargas um negócio lucrativo. No estado de São Paulo, por exemplo, segundo dados publicados pela Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), realizada pelo IBGE, o setor de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correios obteve um crescimento de 25,1% em junho/2021 em comparação com o mesmo período do ano passado. O avanço do setor também foi acompanhado pelo crescimento da cri-

minalidade. No mesmo período, segundo dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP), os roubos de caminhões e carretas aumentaram 7,22% em relação a junho/2020.

Para conter o iminente avanço da criminalidade e possibilitar que o transporte rodoviário de mercadorias seja executado com tranquilidade e segurança, o Grupo Tracker, empresa especializada em rastreamento, recomenda a utilização de rastreadores em veículos e mercadorias. Atuando com as tecnologias RF, GPS/GPRS e LBS/GSM, o Grupo Tracker oferece soluções diferenciadas para veículos pesados, leves e cargas. “Nossos rastreadores contra roubo e furto atuam com tecnologia RF de longo alcance e com o exclusivo sistema antijammer. Ao detectar um inibidor, o dispositivo de rastreamento é ativado



automaticamente, enviando sinais de RF para nosso Comando de Operações. Desta forma, podemos atuar de forma proativa, quando a ocorrência está acontecendo, aumentando assim as chances de recuperação” afirma Rodrigo Abbud, Diretor Comercial do Grupo Tracker.

Ao longo dos últimos 20 anos, a empresa foi responsável por mais de 54 mil recuperações entre veículos e cargas, evitando prejuízos de aproximadamente R\$ 4,7 bilhões em patrimônios.



Tel.: 0300 400 5000
civ@grupotracker.com.br

Librelato lança linha de implementos Evolut e pretende ampliar participação no mercado nacional

Em seu melhor momento no mercado brasileiro, a Librelato lança a nova geração de implementos Evolut, desenvolvida com aços nobres que conferem aos modelos até 400 quilos de leveza em relação à sua geração anterior, aumentando a produtividade e a rentabilidade do transportador.

São cinco novas famílias de produtos: rodotrens basculantes e graneleiros, semirreboques tanques, furgão lonado e alumínio. Com os lançamentos, a Librelato cobre variados setores da economia, desde o agrícola e de construção, até o transporte de cargas fracionadas e industrializadas dos mais variados tipos, bebidas e combustíveis.

Os atributos de qualidade vão desde a estrutura, composta por aços especiais, e o design, que privilegia a aerodinâmica e a melhor produtividade, até a pintura e a escolha das lonas, no caso dos implementos lonados.

As novas famílias, que passarão a ser comercializadas em 2022, são equipadas com câmeras de ré com central de comando wireless, que possuem ângulo de visão de 120 graus e opção de visão noturna, permitindo manobras de engate e desengate mais ágeis e seguras.

Soluções

A nova linha de rodotrens basculantes possui opções de revestimento da caixa de carga, conforme necessidade do cliente. A partir de 2022, haverá a opção de customização do revestimento com materiais como aços estruturais, de alta resistência, ultra resistência e até anticorrosivos. O novo basculante proporcionará

uma redução de consumo de combustível de até 2% comparado ao modelo tradicional. Além disso, ele possui o Dolly Modular Rebaixado, que permite maior agilidade no descarregamento sem nenhuma necessidade de desacoplar o implemento.

No rodotrem graneleiro Evolut, a mais marcante diferença em relação à sua versão anterior está nos eixos mais largos e distância entre apoio das molas 100 mm maior. A mudança representa um ganho de aproximadamente 5% em estabilidade ao implemento.

A mesma solução também foi apli-

cada nos novos furgões lonado e alumínio, com uma série de novos atributos e vantagens, por exemplo, o assoalho totalmente remodelado, que propicia maior resistência com menor peso, ideal para o tráfego de empilhadeiras e paleteiras.

Por fim, o novo tanque Evolut, que atenderá o mercado doméstico de combustíveis, tem capacidade de 32 mil litros, é 470 kg mais leve e carrega 2 mil litros a mais de gasolina e etanol, e 600 litros de diesel, em relação aos seus concorrentes e ao modelo atual, segundo a empresa.



Resultados

A Librelato fechará 2021 com aproximadamente 13.5 mil implementos comercializados, um crescimento de 44% em relação ao ano passado, quando foram comercializados 9.4 mil equipamentos. Desse total, mais de mil unidades foram para o mercado externo, registrando um novo recorde da empresa em unidades exportadas. Somente para o mercado externo, o crescimento é de 150%.

Essa performance coloca a Librelato como segunda maior exportadora de semirreboques do Brasil. Os principais países que compraram produtos da marca foram, pela ordem, Paraguai, Chile, Uruguai e Bolívia. Além disso, a empresa abriu novos mercados no continente africano, com destaque para negócios já realizados em Gana, Uganda e Quênia. Para 2022, a Librelato prevê um crescimento de 20% nas exportações.

No mercado interno, a Librelato se



Sprícigo: “Em 2021, investimos 35 milhões de reais, sendo a maior parte em tecnologia, processos de digitalização e automação”

mantém entre as três maiores implementadoras do país. Os cinco modelos mais vendidos pela empresa este ano foram basculante, graneleiro, furgão lonado, tanque de aço carbono e furgão alumínio. A Librelato alcança marcas estáveis de acordo com seu planejamento estratégico, com produção de 60 unidades/dia e prevê crescimento de 15% na produção diária em 2022. “Estamos planejando a ampliação de nossa atuação no mercado. Além disso, existe uma consolidação da marca no exterior, que gera cada vez mais negócios, oportunidades e confiança”, diz José Carlos Sprícigo, CEO da empresa. De acordo com ele, o agronegócio é o grande impulsionador do setor de implementos, responsável por mais de 60% das operações. “A renovação dos equipamentos no campo está puxando as vendas, assim como a volta da construção civil e as novas concessões de infraestrutura, que potencializam os negócios”.

Investimentos

Os planos de investimentos de 50 milhões de reais no próximo ano incluem nova unidade industrial e digitalização de processos industriais. Isso permitirá aumentar a produção diária e apresentar novos desenvolvimentos. A empresa prevê para 2022 a constru-

ção de uma nova área fabril de quatro mil metros quadrados, para a linha de basculantes, e uma área de 11.3 mil metros quadrados, dedicada à expedição.

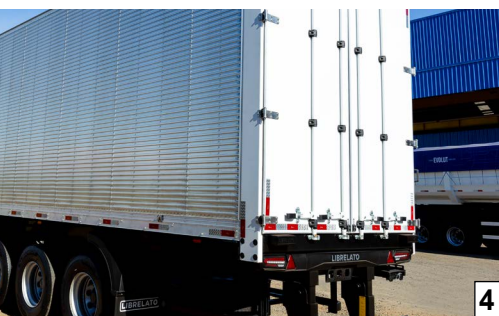
“Em 2021, investimos 35 milhões de reais, sendo a maior parte em tecnologia, processos de digitalização e automação. Investimos na maior Célula Graneleira Robotizada da América do Sul, a única na região capaz de soldar a estrutura completa do modelo chassi graneleiro e não apenas uma parte dele, como acontecia anteriormente à chegada da nova tecnologia”, comenta Sprícigo. A tecnologia permite a solda completa de um graneleiro em apenas 35 minutos, uma redução de 30% no tempo de produção, o que viabiliza a fabricação de 25 graneleiros/dia, um aumento de 19% para esta linha.

“A Célula Graneleira Robotizada tem toda sua comunicação em tempo real. Da minha casa, pelo meu celular, eu consigo acompanhar a produção e isso é um grande avanço para a Librelato e seus clientes finais”, completa o CEO.

Box Libreparts

Outra novidade da empresa é o lançamento de boxes Libreparts, que seguem o conceito de autoatendimento aplicado às lojas físicas Libreparts. A partir de 2022, boxes construídos em contêineres e carregados com peças de grande giro estarão nas estradas, mais próximos aos clientes, em locais de grande movimentação de caminhoneiros, como postos de gasolina, feiras, parques industriais, proximidades de portos, entre outros. A estrutura oferecerá peças de maior giro, como sistemas de iluminação, lonas, válvulas de troca rápida, itens de segurança como faixas refletivas e cintas de amarração, entre outros. Todas as unidades estarão vinculadas às lojas Libreparts e aos representantes da Librelato de todo o Brasil.

“O objetivo é chegar a 20 boxes até o final de 2022. Paralelamente, as lojas Libreparts também avançam. Vamos chegar a 30 lojas em 2022”, afirma Sprícigo. **Logweb**



4



5

São cinco novas famílias de produtos: rodotrens basculante (1) e graneleiros (2), semirreboques tanques (3), furgão lonado (4) e alumínio (5)

A adequação das empresas à LGPD

A Lei Geral de Proteção de Dados – Lei nº 13.709/2018 – entrou em vigor em 2020 e passou a regulamentar o uso, a proteção e a transferência de dados pessoais no Brasil. Em virtude da sua entrada em vigor ter ocorrido em meio à pandemia, o tema perdeu um pouco da notoriedade, mas voltou à pauta neste ano, após diversas penalidades que foram aplicadas a grandes corporações. E, ainda neste sentido, a adequação das empresas à legislação está sendo exigida, não só pelos titulares dos dados, mas também pelo mercado, isto é, a forma como as empresas vêm lidando com a LGPD passou a ser um fator de destaque para a escolha dos clientes, investidores e parceiros.

A Lei trouxe regras que as empresas precisam observar no tratamento dos dados pessoais, que é toda atividade que envolve dados de pessoas, ou seja, qualquer informação que identifique ou possa identificar alguém.

O fato de uma empresa não ter cliente pessoa física, não quer dizer que não precisa se adequar à LGPD, aliás, caso possua funcionários, ela trata dados pessoais e está sujeita à Lei. Assim como, se a empresa possuir somente clientes pessoas jurídicas, mas tem o acesso aos dados dos representantes legais ou possui fornecedores, nestas situações também há o tratamento de dados pessoais e, portanto, a organização precisa estar atenta ao cumprimento das novas regras.

A LGPD possui duas grandes funções. A primeira de proteger os direitos dos titulares dos dados pessoais. A segunda, de fomentar o desenvolvimento econômico e tecnológico das empresas.

É de suma importância que todos os departamentos da empresa efetuem o tratamento de dados pessoais. E



Caroline Duarte –
Coordenadora jurídica do
SETCESP

o que é o tratamento de dados pessoais? É toda operação realizada pela empresa em relação ao manuseio do dado pessoal, seja coleta, armazenamento, compartilhamento e descarte. No setor de transportes, estamos tratando dados pessoais no preenchimento de uma ficha, no cadastro para uma coleta, na circulação de informações entre áreas da empresa e no compartilhamento de dados com prestadores de serviços.

Todo este processo precisa ser adequado às exigências da Lei, de modo que todos os conceitos sejam inseridos no dia a dia da empresa. É importante frisar que todas as empresas podem continuar utilizando dados pessoais na prestação de seus serviços, mas com a conscientização de todo o seu processo e da equipe envolvida.

É de extrema facilidade visualizar que todos os setores das empresas têm acesso aos dados pessoais, diante disso, é um fator muito importante a implementação do plano de adequação à LGPD. Isso trará às empresas uma governança mais segura.

Atualmente, na era da informação digital, a todo momento, com o uso da tecnologia, a empresa está fornecendo centenas de dados em tempo real, e é neste momento que ela precisa estar atenta às regras de adequação, de modo que sua política de tratamento de dados garanta que essa troca seja segura, eximindo a empresa de vazamento de dados e da aplicação de penalidades pela ANPD (Autoridade Nacional de Proteção de Dados).

São diversas as penalidades aplicáveis às empresas que não estão em conformidade com a LGPD:

- advertência;
- multa simples de até 2% do faturamento da empresa no ano anterior, podendo ser revertida para multa diária (limite total não pode exceder a R\$ 50 milhões);
- ampla divulgação da infração;
- eliminação dos dados pessoais dos envolvidos na infração;
- suspensão parcial do funcionamento do banco de dados pelo período máximo de 6 meses, prorrogável por igual período até que seja sanada a irregularidade;
- suspensão da atividade de tratamento de dados pessoais relativos à infração pelo período máximo de 6 meses, prorrogável por igual período; e
- proibição parcial ou total pela ANPD do exercício de atividades relacionadas a tratamento de dados.

Tendo a empresa, então, se adequando a essa 'Era digital', há uma transformação dessa informação em conhecimento, otimizando a sua atividade para torná-la mais eficiente e lucrativa. O SETCESP já está implementando a adequação à LGPD e orientando seus associados a como fazer isso.

Para mais informações, entre em contato com: juridico@setcesp.org.br. 

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.**

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.

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

SINDISAN

O atual presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista – SINDISAN, André Neiva, foi reeleito para ficar à frente do Sindicato nos próximos três anos (2022-2024). Ele terá Roseneide Fassina como vice-presidente. A composição completa da chapa pode ser conferida abaixo.

DIRETORIA**Presidente**

- André Luís Neiva, *Nassau Transportes e Serviços Ltda.*

1º Vice-Presidente

- Roseneide Fassina, *SantosLog Logística Ltda.*

2º Vice-Presidente

- João Manoel Alves Pinto, *Aldebaran de Santos Transportes Ltda.*

1º Secretário

- Leonardo Sorbello Júnior, *Estrela Logística e Transportes Ltda.*

2º Secretário

- José Carlos Ornellas Priante, *Carpo Logistics Ltda.*

1º Diretor Financeiro

- Luciano Cacciatore, *Luciano Cacciatore – EPP*

2º Diretor Financeiro

- José Douglas Raimundo, *Line Transportes, Serviços e Embalagens*

CONSELHO FISCAL

- Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, *Transbrasa Transitária Brasileira Ltda.*

- Erivelto Souza Santiago, *Santiago Agenc. de Cargas e Loc. Ltda.*

- Wilton Alonso Lopes, *Din Transportes Ltda.*

DIRETORES SUPLENTE

- André Fernando Rossetti, *RG Log Logística e Transporte Ltda.*

- Iris Nery, *Transmor Transportes Rodoviários Eireli – EPP*

- James Pegini Serra, *Serra Transp. Rod. Terminais de Contêineres e Log. Eireli*

- Laudino Garcia Neto, *Tradlog Logística e Transportes Ltda.*

- Roberto Caro Varela, *Super Trans Transportes e Serviços Ltda.*

- Thiago Veneziani, *Terra Master em Logística e Transporte Eireli*

- Vicente Aparicio Y Moncho, *Alamo Log. e Transp. Int. Ltda.*

CONSELHEIROS SUPLENTE

- Adriano Hernandez Fajardo, *Gelog Locações e Transportes Ltda.*

- Douglas Passos da Silva, *Trans Ina Transportes Ltda.*

- Gustavo Henrique de Oliveira, *Nelcar Transportes Rodoviários*

Volvo

Atuando há mais de 25 anos nas áreas de compras e logística, Andreia Pinto é a nova vice-presidente de Compras da Volvo. Ela é formada em Administração de Negócios e Marketing pela FAE Business School, PR, com especialização em qualidade Six Sigma pela mesma instituição, e MBA em Gestão de Pessoas pela Fundação Getúlio Vargas FGV/PR. A executiva passa a coordenar a gestão de toda a cadeia de suprimentos automotivos e de serviços diretos e indiretos para as operações de caminhões e ônibus da Volvo na América do Sul e ficará baseada na sede da Volvo em Curitiba, PR, fazendo parte da diretoria executiva do Grupo Volvo América Latina. Além disso, terá reporte direto ao time executivo global de compras do Grupo Volvo.

FedEx Express

A FedEx Express anuncia a aposentadoria de Juan N. Cento, atual presidente Regional da empresa na América Latina e Caribe, após 32 anos de contribuições à companhia. Luiz Vasconcelos, vice-presidente de Operações da FedEx Express no Brasil, assume a função a partir de 1º de janeiro de 2022. Durante a jornada de três décadas, Cento introduziu novos serviços, entre eles o serviço internacional direto FedEx Express em vários países da América do Sul e Central, no início da década de 1990. Também foi responsável pelo lançamento do serviço doméstico na Colômbia e ajudou a conectar a América La-

tina e o Caribe ao mundo por meio de várias aquisições de negócios, como a da Multipak no México, a do Rapidão Cometa no Brasil e a compra global da TNT. Como vice-presidente de Operações da FedEx Express no Brasil, Vasconcelos lidera, desde 2018, a operação da empresa no mercado brasileiro, supervisionando as áreas de logística e de transportes aéreo e terrestre nos segmentos doméstico e internacional. Ele ingressou na FedEx em 2012 como diretor de Finanças para o Brasil e o Cone Sul.

Multilog

Operador Logístico com mais de 20 anos de mercado, a Multilog foi a vencedora do processo de licitação para construir e operar por 25 anos o novo Porto Seco de Dionísio Cerqueira, no Extremo Oeste de Santa Catarina e divisa com a Argentina. O município é o único ponto de fronteira alfandegado do estado e o projeto irá possibilitar a expansão da estrutura e maior agilidade nos processos de liberação alfandegária de mercadorias. O novo Porto Seco deverá contar, em sua primeira etapa, com um armazém para movimentação e armazenagem de mercadorias, além de pátio para movimentação, estacionamento de veículos e área estimada de 70.000 m². Serão investidos R\$ 64 milhões no período de 25 anos do contrato, com receita bruta estimada em R\$ 240 milhões no mesmo período. Além disso, 30 novos empregos diretos e em torno de 200 indiretos serão gerados na primeira fase do projeto.

ABOL

A Associação Brasileira de Operadores Logísticos – ABOL vai começar 2022 ainda mais fortalecida para contribuir com o desenvolvimento do setor ao receber duas novas filiais: a Luft Healthcare e a Kothe. Ambas integraram a entidade no início do mês de novembro e farão parte de um total de 29 empresas que compõem o grupo. Criada nos anos 70, a Kothe conta com 32 unidades pelo Brasil e 16 armazéns gerais e atua transportando, armazenando e distribuindo desde a matéria-prima para a industrialização, insumos para a produção, produto acabado para redes atacadistas e varejistas, logística de recebimento de mercadoria, entre outros serviços. Já a Luft, um dos maiores prestadores de serviços logísticos do País, fundado há 46 anos, dispõe de 30 unidades no Brasil em uma área de 1,1 milhão de metros cúbicos, dividida entre as suas diferentes linhas de negócios: Agronegócio, E-commerce e Healthcare. A empresa é especialista na cadeia fria.

Pitney Bowes

Empresa de tecnologia especializada em logística, encomendas e pacotes, a Pitney Bowes anuncia a chegada do novo gerente de Serviços, Fabio Lourenço. Ele tem mais de 20 anos de experiência nas áreas de manutenção, assistência técnica, logística e logística reversa e já atuou em empresas multinacionais de grande porte do segmento de equipamentos laboratoriais, analíticos e biotec-

nológicos nas áreas de assistência técnica, calibrações, instalações e treinamentos e em empresas multinacionais de grande porte do segmento logístico nas áreas de coordenação de operações, logística reversa, processos e operações. Possui MBA em Gerenciamento de Projetos pela FGV, MBA em Gestão Lean Manufacturing pela UNIP e formação em Engenharia Elétrica pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUCCAMP.

DHL Supply Chain

A DHL Supply Chain reforçou sua alta liderança no Brasil. A companhia promoveu quatro executivos para o cargo de Vice-Presidente (VP): Erica Couto, responsável pela área de Desenvolvimento de Negócios; Gabriela Guimarães, líder de E-commerce e Operações de Varejo; Fábio Miquelin, a frente da área de Transportes; e Rodrigo Viscardi, de Gestão de Pessoas. Erica tem mais de 20 anos de experiência em vendas e negócios no mercado logístico. Graduada em administração e comércio exterior, com MBA em Logística, tem experiência profissional em logística internacional e distribuição nacional. Já Gabriela é formada em análise de sistemas e administração de empresas, com formação no MIT em Design Thinking de produtos e serviços. Conta com mais 18 anos de experiência em Supply Chain. Miquelin é graduado em Direito, com MBA em Supply Chain pela FGV e MBA em gestão de projetos pela USP/ESALQ, além de ser Black Belt em Six Sigma

pela UNICAMP. Atua há 25 anos na área de Operações de Transportes e Logística, tendo trabalhado em vários elos da cadeia de suprimentos. Por fim, Viscardi, ao longo de 10 anos, desenvolveu uma sólida carreira na área de Gestão de Pessoas na DHL Supply Chain, tendo passado por diversos cargos de liderança. Com pós-graduação na PUC-SP em Direito Coletivo do Trabalho, trabalhou anteriormente em uma grande multinacional de consumo e em uma fabricante de insumos para automóveis.

Mercedes-Benz

O alemão Achim Puchert, atual Head de Vendas “Daimler Trucks & Buses Overseas” (DTO) e Head de Vendas Internacionais, Marketing e Serviços ao Cliente da Daimler Trucks Asia, será o novo líder da Mercedes-Benz do Brasil, responsável por Caminhões e Ônibus na região da América Latina, a partir de 1º de janeiro de 2022. Há cerca de um ano e meio, a nova organização de vendas DTO foi fundada sob a liderança de Puchert, com o objetivo de unificar sob um único teto todos os produtos e serviços da Daimler Truck para os mais importantes mercados de exportação. Ele realizou um importante trabalho de desenvolvimento e colocou em movimento muito do necessário para todas as marcas da Daimler Truck alcançarem uma ótima posição em mais de 130 mercados. Puchert substitui Karl Deppen, que fará parte do Conselho de Administração da Daimler Truck

AG a partir de 1º de dezembro de 2021, responsável por Caminhões na China, incluindo a Joint-Venture Beijing Foton Daimler Automotive com a marca Auman, e pelas regiões Japão e Índia e suas marcas FUSO e BharatBenz.

SETCESP

Adriano Depentor foi eleito presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região. Indicado pela atual presidência, Depentor sucederá Tayguara Helou, que preside o SETCESP desde 2016, e comandará a gestão que se inicia em 1º de janeiro de 2021 e se encerrará em dezembro de 2024. O novo presidente atua há mais de 35 anos no setor. Entre os anos 2007 e 2017 presidiu a Jamef Encomendas Urgentes, e hoje faz parte do quadro societário da empresa. Formado em Administração de Empresas, pelo Instituto Newton Paiva, em Minas Gerais, com MBA pela Faculdade de Administração (INSEAD), na França, ele é membro do Conselho Fiscal da FETCESP – Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo e da FuMtran – Fundação Memória do Transporte, e atual vice-presidente extraordinário de governança do SETCESP. Foi vice-presidente do sindicato entre 2007 e 2012, vice-presidente também na criação do Sicredi-Fetcoop e diretor da COPERNET – Comissão Permanente de Negociações e Relações Trabalhistas. 

anúncios

Alper.....	13
Braspress.....	4ª Capa
Canal Youtube Logweb ..	31
Farrapos	29
Fronius	35
GLP	3ª Capa
Logweb.....	9, 27 e 61
Podcast Logweb	55
Sura	5
Tracker.....	2ª Capa e 57
Veloe	7
Webinar Logweb	47

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**.



Soluções logísticas para um mundo cada vez mais dinâmico.



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

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

Conheça nossas soluções



E. locacao@GLP.com

S. www.GLP.com

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

GLP 

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